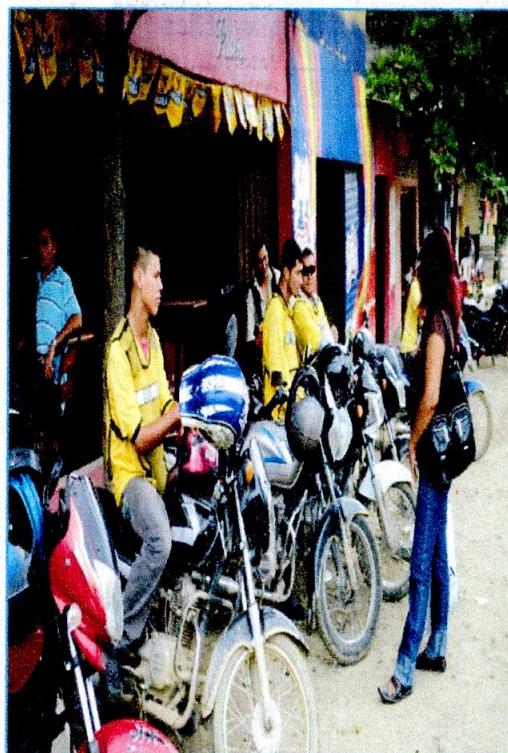




ENTRE LA HUIDA Y LA ESPERA



Un estudio etnográfico de las prácticas y actividades del mototaxismo en
Santa Marta

Presentado
JOSE ARMANDO ZAMBRANO BOLAÑO

DEPARTAMENTO DE ANTROPOLOGÍA
FACULTAD DE HUMANIDADES
UNIVERSIDAD DEL MAGDALENA
SANTA MARTA
2012





ENTRE LA HUIDA Y LA ESPERA

Un estudio etnográfico de las prácticas y actividades del mototaxismo en
Santa Marta

JOSE ARMANDO ZAMBRANO BOLAÑO

Tesis para optar al Título de Antropólogo

Directora
Natalia Ospino Medina

DEPARTAMENTO DE ANTROPOLOGÍA
FACULTAD DE HUMANIDADES
UNIVERSIDAD DEL MAGDALENA
SANTA MARTA
2012





Artículo 147 literal "F" del reglamento interno de la
Universidad del Magdalena

El presente de Memoria de grado y el consejo
examinador no serán responsables de las ideas emitidas por el autor



Nota de aceptación

Firma del presidente del jurado

Firma del jurado

Firma del jurado

Santa Marta, noviembre 2012

DEDICADO A:

A la memoria de mis abuelos:

Josefina Guerrero Montero, Juana Montero Rodríguez, José Romualdo Zambrano. Almas que en vida influyeron positivamente en mi vida.

A mi madre María Antonia Bolaños Guerrero

A mi padre José Alfonso Zambrano Rodríguez

A mi hermano Jorge Mario Zambrano Bolaño

A mis tíos y tías



AGRADECIMIENTOS:

Quisiera agradecer a todos los mototaxistas que aceptaron el "protagonismo" que implicó ser objeto de constantes preguntas y andanzas, los que sortearon las burlas de sus compañeros ante mi presencia, los perdieron horas de trabajo por brindarme su colaboración. En la cooperativa COOTRANSMOTOTIMAYUI a Jeremías "El Pipa", Agustín, Gavino, Diomedes y la secretaria Karina. En el centro de Santa Marta a todos los mototaxistas que estacionan en el paradero de buses de la Carrera Quinta entre calle 22 y 23, (los corticos). Sin su colaboración y paciencia no hubiese sido posible conocer la especial manera de prestar el servicio de mototaxis en estos escenarios.

Igualmente quiero agradecer en la Universidad del Magdalena a la directora del programa de antropología Lorena Aja Eslava, por sus acertados comentarios respecto a la investigación, por sus enriquecedoras y entretenidas charlas sobre la antropología y la vida. A la profesora Natalia Ospina tutora de esta monografía, por tu paciencia y empeño.

A mis padres José Zambrano y María Antonia Bolaño por su incondicional apoyo y sincero amor. Gracias mamá papá espero darles más satisfacciones y alegrías que correspondan al esfuerzo que han hecho por mí. A mi novia Yurelis Cuello por su cariño, respeto y confianza, gracias mi amor por acompañarme y facilitarme en muchas ocasiones el trabajo de campo. Tu apoyo fue importante en los momentos de frustración, rabia e impotencia. Mi bella pelucona.

A mi hermano Jorge Zambrano por su motivación y apoyo incondicional. A mi amigo Jair Herrera por las discusiones y reiterados préstamos económicos, que hirieron posibles este anhelo. A mi compañero de clases y amigo Arnold Riasco por compartir en estos últimos meses frustraciones, pero al final mucho júbilo. Fue difícil pero lo logramos



CONTENIDO

Lista de mapas

Lista de ilustraciones

Introducción

1. Bitácora y encuadre.....	6
Antecedentes.....	12
Metodología.....	16
Definición de conceptos.....	19
2. Trabajando a la huida, el centro urbano de Santa Marta y el mototaxismo.....	28
2.1 Los orígenes y la regulación del mototaxismo en el centro de Santa Marta.....	30
2.2 Recorriendo los estacionamientos de mototaxis.....	32
2.3 Los mototaxistas de la 22 con quinta.....	36
2.4 Los de aquí y de los allá, distribución espacial de los mototaxistas.....	39
2.5 Rutinas y regularidad.....	41
2.6 Rutas y caminos frecuentes.....	43
2.7 Llegando al estacionamiento cuestión de afinidad, parentesco y vecindad.....	45
2.8 ¿Quién es mototaxista?.....	49
2.9 Percepción del tiempo de trabajo.....	52
2.10 Los conocimientos comerciales.....	54
2.11. La inversión y los ingresos.....	55
2.12 La convivencia y las disputas: diversos actores, múltiples conflictos.....	57
2.13 Trabajando en pico y placa.....	63
2.14 Un día sin moto.....	65
2.15 Día sin motos, otros trabajos y actividades.....	67
2.16 Día previo al día sin moto.....	68
2.17 Los usuarios.....	70



3. Trabajando a la espera mototaxismo en Timayui	72
3.1 Historia del mototaxismo en Timayui; proceso de regulación social.....	75
3.2 Inicios de la cooperativa.....	78
3.3 Noción de cooperativismo y las cooperativas en Santa Marta.....	79
3.4 COOTRANSMOTOTIMAYUI.....	82
3.5 Rutas, caminos frecuentes y restricciones: delimitación del espacio de trabajo.....	83
3.6 Trabajando por fuera de los límites geográficos.....	88
3.7 Ir o no ir es cuestión de normas y plata.....	90
3.8 Estructuras organizacional de la cooperativa COOTRANSMOTOTIMAYUI.....	92
3.9 Los fundadores de la cooperativa.....	96
3.10 Otros mototaxistas, conflicto y desafíos.....	97
3.11 Caracterización de los mototaxistas: tanto socios como taponeros.....	100
3.12 La junta directiva de la cooperativa.....	105
3.13 Entrando a la cooperativa.....	108
3.14 ¿Quién es mototaxista?	112
3.15 Elementos y dinámicas del mototaxistas en la cooperativa.....	115
3.16 Orden de salida, la dinámica del turno.....	119
3.17 El roleteo.....	122
3.18 El negocio de los cupos.....	124
3.19 El negocio de las motos.....	128
3.20 El crédito.....	131
3.21 Los usuarios.....	132
3.22 El pico y placa y el día sin moto.....	134
Conclusiones.....	137





FOTOS

Fotografía 1. Ventas informales del centro de Santa Marta.....	34
Fotografía 2. Paradero de buses de la carrera quinta entre calles 22 y 23.....	39
Fotografía 3. Estacionamiento B, esquina de la Calle 22 con Carrera Quinta....	40
Fotografía 4. Estacionamiento C, esquina del almacén Dollar King.....	40
Fotografía 5. Estacionamiento D: esquina, panadería Trigopan.....	41
Fotografía 6. Características de los policías de transito.....	69
Fotografías 7 y 8. Talleres de motos, día habitual y día sin moto.....	72
Fotos 9 y 10 Esquina Dollar King, día habitual y día sin moto.....	73
Fotografía 11. Sede de la cooperativa COOTRANSMOTOTIMAYUI.....	91
Fotografías 13-14. Estacionamiento de mototaxis.....	127
Fotografía 15. Mototaxista esperando según el orden de salida.....	129
Fotografía 16. Uniforme de la cooperativa Cootransmototimayui.....	137



LISTA DE MAPAS

Mapa 1. Ubicación geográfica del centro de Santa Marta.....	33
Mapa 2. Los estacionamientos de mototaxis del centro de Santa Marta.....	38
Mapa 3. Rutas frecuentes del mototaxismo en el centro de Santa Marta.....	56
Mapa 4. Ubicación geográfica de Timayui.....	81
Mapa 5. Caminos habituales de los mototaxistas de la cooperativa.....	93



INTRODUCCIÓN

El mototaxismo¹ es un fenómeno muy popular en los países de las llamadas *economías emergentes*² o en vías de desarrollo, donde el crecimiento demográfico acelerado, el déficit de infraestructuras de servicios públicos y la carencia de empleo, propician la informalización de los asentamientos urbanos. La utilización de vehículos privados como transporte público se produce como respuesta informal a la satisfacción de las necesidades de un amplio sector de la población. Así es como el mototaxismo en el sureste asiático (China, Filipinas, Tailandia, entre otros) y en América Latina constituye un medio de transporte alternativo y una forma de subvención económica e inclusión al entorno laboral.

En Santa Marta, al igual que en la región Caribe y parte de Colombia, el mototaxismo se ha proliferado sustancialmente en los últimos diez años, convirtiéndose en muchos sectores (periféricos y de difícil acceso) en el principal medio de transporte público, así como una de las más importantes fuentes de empleo. Según los antecedentes contenidos en esta investigación, la proliferación del fenómeno en todas las ciudades se origina en la relación intrínseca entre entorno socioeconómico (pobreza, desempleo, desmovilización de los paramilitares y desplazamiento forzado) y mala prestación del servicio público de transporte.

Por otra parte, el pésimo servicio del transporte público ya sea desde su infraestructura (vehículos en mal estado) como desde cobertura y la asignación de rutas, ha hecho que el fenómeno del mototaxismo sea relevante dentro del sistema mismo, debido a las preferencias que los usuarios han dado a este tipo de transporte, que entre varias cosas, es más rápido y sin tarifas fijas respecto a las distancias de los recorridos.

Sin embargo el fenómeno del mototaxismo ha originado una serie de externalidades que desborda los límites de los problemas relacionados al transporte público y a la economía de subsistencia e inunda, de paso, los terrenos de la movilidad urbana, del empleo, la

¹El término es definido por el diccionario de Real Academia Española como “motocicleta de tres ruedas y con techo que se usa como medio de transporte popular para trechos cortos” a cambio de dinero de la misma forma que un taxi. Sin embargo, este término ha sido acuñado ya en más de 25 países, de diferentes lenguas, para significar el vehículo motocicleta (vehículo automóvil de 2 ruedas en línea), destinado a la prestación del servicio de transporte público individual de pasajeros. (<http://es.wikipedia.org/wiki/Mototaxi>)

²Se denomina economía emergente a los países que se pasa de una economía de subsistencia a uno de fuerte de desarrollo industrial, pero con relativa dependencia económica y financiera del exterior, especialmente con organismos multilaterales.



seguridad ciudadana, el medio ambiente, la apropiación de espacio público, así como la reflexión sobre informalidad e ilegalidad.

El mundo del mototaxismo es, ante todo, un universo de relaciones sociales, económicas, lúdicas y simbólicas. Es un espacio de encuentro y socialización; discusiones, regateos, persecuciones, luchas y resistencia. A su vez, es el ámbito desde el cual se generan ingresos que garanticen la producción y reproducción de las condiciones de vida.



Los mototaxistas ejercen su actividad en la calle, donde gran parte de su cotidianidad discurre en la esfera pública. Los espacios que se nos aparecen como lugares de encuentro, de espera, de paso, de tránsito, se transforman en el espacio de trabajo, de intercambio de bienes y servicio, al igual que de comunicación y estrategia.

Un gremio que en promedio trabaja 10 horas diarias y 5 a 6 días de la semana. Una experiencia que a diario, puede que tenga un significado diferente, en la medida en que las variantes que condicionan el desarrollo o el andar de esta actividad juegue a favor o en contra; las restricciones, las afluencias en las calles, sus manifestaciones, las diversas maneras de trabajar, las formas de apropiación del espacio público, las trayectorias, la comunicación y relación entre los diferentes actores (mototaxistas, usuarios/transeúntes y las autoridades).

Además, una característica de esta actividad es que se trata de un “trabajo libre”, no sólo por el hecho de suponer que estos trabajadores eligieron esta actividad sin restricciones, sino también porque se trata de una actividad independiente, que permite disponer del espacio y el tiempo que se le dedica al trabajo.

Este fenómeno se caracteriza por la relación intrínseca entre entorno socioeconómico (pobreza y desempleo) y la baja oferta del transporte público. Así mismo, es la “cara visible” de la informalidad, por desarrollarse en espacios públicos que congregan actividades comerciales de bajo capital³. Se puede distinguir a los mototaxistas como consumidores del espacio público⁴, que impulsados por la necesidad de satisfacer



³ Según la Organización Internacional del Trabajo (OIT), todas estas son las características centrales del trabajo informal.

⁴ Hace referencia a la ocupación de las calles, aceras y esquinas de la ciudad, escenario de las manifestaciones del que hacer mototaxis que es más que llevar personas de un lado para otro

múltiples necesidades, al igual que por el gusto⁵, asumieron la *encomienda social* de transportar personas de un sitio a otro, soportando el asedio y las desavenencias de las autoridades y amplios sectores de la sociedad: ambientalistas, periodistas, gremios económicos, entre otros.

Los mototaxistas de Santa Marta sujetos de estudio antropológico

¿Cómo realizar un análisis en la ciudad, de una actividad que aunque por antonomasia es un referente socioeconómico no tiene referencias de estudio? ¿Cómo pueden ser los mototaxistas de Santa Marta sujetos de estudio antropológico? ¿Qué hace un antropólogo urbano? estas y otros interrogantes fueron los originarios antecedentes de la presente monografía que trata sobre las prácticas y dinámicas sociales de los mototaxistas de Santa Marta.

Sin embargo, el primer acercamiento con los mototaxistas como sujetos de estudio, se remonta al año 2007, cuando en cumplimiento de la asignatura proyecto de investigación, se hizo un primer contacto con los mototaxistas del barrio Los Almendros, en la esquina del colegio Liceo del Norte, en el cual se conoció al señor Oswaldo Bermúdez, líder mototaxista y conocedor de la problemática en Santa Marta, que a la postre sería una de las principales fuentes a consultar.

En el año 2008, en lo que a lo postre sería la continuación de la asignatura, proyecto de investigación II, se desarrollo y sustento el trabajo titulado “Las transformaciones de la representaciones del tiempo y espacio Santa Marta con la llegada del mototaxismos”. Esta propuesta se apoyaba en la antropología cognitiva y simbólica, partía de la hipótesis que la distancia entre dos puntos a recorrer como usuario del mototaxismo estaba socialmente transformando el tiempo y los hábitos culturales de movilidad urbana en los habitantes de Santa Marta.

Aunque la anterior propuesta se planteó como etapa última del proceso de elaboración de un proyecto de investigación, las múltiples observaciones sobre la descripción de la problemática; el deficiente encuadre teórico/metodológico y los escasos antecedentes, hicieron que se desistiera de hacer un análisis cognitivo de los mototaxistas como de los usuarios del servicio.

⁵ Esta investigación sostiene que la práctica del mototaxismo representa para muchos, el escape simbólico de lo aburrido de la vida cotidiana, a favor de aventura, el romance y la realización personal.

Posteriormente, en sintonía a las sugerencias hechas por algunos profesores sobre la importancia de hacer una investigación sobre la construcción de identidad de los trabajadores urbanos del centro de Santa Marta, se puso en marcha en el año 2010, la última etapa del proceso de la construcción de un proyecto de investigación, en esta fase se hizo un trabajo de investigación titulado “Una aproximación etnográfica al proceso identitario de un grupo de mototaxistas del centro de Santa Marta”. El objetivo principal de la investigación era dar respuesta a la pregunta ¿En qué medida los procesos de socialización y de prácticas propias del oficio del mototaxismo, están construyendo y recreando identidad laboral entre el grupo de mototaxista del centro de Santa Marta?

Evidentemente, después de la aprobación y sustentación en el año 2010, las primeras idas a campo estaban encaminadas dar cuenta del proceso de la identidad de un grupo de mototaxistas del centro de Santa Marta, pero al cabo de una semana de intensa interacción no solo con un grupo de mototaxistas como se había planteado en el proyecto, se empezó a deslumbrar la idea de involucrar a más mototaxistas, así como a ampliar el espacio de la investigación.

A la par, la observación cotidiana planteo la necesidad de conocer otras formas de trabajar, ya que en campo se pudo notar que las dinámicas del mototaxismo en Santa Marta, varían según el lugar, la hora y fundamental por la aplicación y cumplimiento del marco jurídico que regulaba la circulación de motos.

Igualmente las sugerencias de varios líderes mototaxistas, como de muchos otros colaboradores, de hacer un estudio comparativo del mototaxismo en diferentes sitios de la ciudad, finalmente motivaron la renuncia a dar respuesta al interrogante u objetivo principal del proyecto de investigación y se optara por hacer una descripción de las dinámicas y prácticas del mototaxismo en el centro y la periferia noroccidental de Santa Marta.

Pues es así, la presente investigación analiza las prácticas y dinámicas sociales de los mototaxistas de Santa Marta, tanto en las manifestaciones del espacio físico como en la interacción social, observando la red de dependencia, las relaciones de poder, el uso y la apropiación del espacio público. Es decir, se analizaron las expresiones cotidianas de

una práctica que trascienden las actividades comerciales y logra definir aspectos culturales, económicos y condiciones sociales de quienes ejercen como mototaxistas.



Para la realización de esta investigación se partió de un camino posible en el campo de la investigación, la etnografía como método, como una forma práctica de abordar el tema, tomando dos espacios urbanos contrastante en su configuración geográfica, social y económica, pero caracterizada justamente por la magnitud e importancia del fenómeno en Santa Marta.

En el enfoque metodológico, la recolección de datos se realizó entre los meses de mayo y octubre del año 2011, alternando la presencia en el centro, en la intercepción de Calle 22 con Carrera Quinta y en la periferia noroccidental de Santa Marta, concretamente en los barrios Garagoa y Timayui.

Estructura argumentativa

Esta investigación se organiza en tres capítulos y una conclusión, acompañados por fotos, mapas e ilustraciones que complementan la información y análisis brindados. El primer capítulo, trata sobre la contextualización geográfica y social de Santa Marta, se trae a colación las cifras de desempleo e informalidad. También se hace referencia a los decretos que desde hace más de siete años se sancionan, como medida cautelar ante el crecimiento desmesurado del mototaxismo en Santa Marta. Igualmente este capítulo da cuenta de la problemática del mototaxismo según el estado del arte de las investigaciones, expone el proceso de recolección de datos: técnicas y método utilizados, así como el marco teórico o definición de los conceptos contenidos en la investigación.

El segundo capítulo trata de describir etnográficamente a los grupos de mototaxistas que se ubican en la intercepción de la carrera quinta con calle 22 y 23 del centro de Santa Marta, aquí se exponen las relaciones sociales, los patrones de comportamiento, la apropiación del espacio, la organización social y las relaciones entre diferentes actores que intervienen en las prácticas y dinámicas del mototaxismo en el sector.

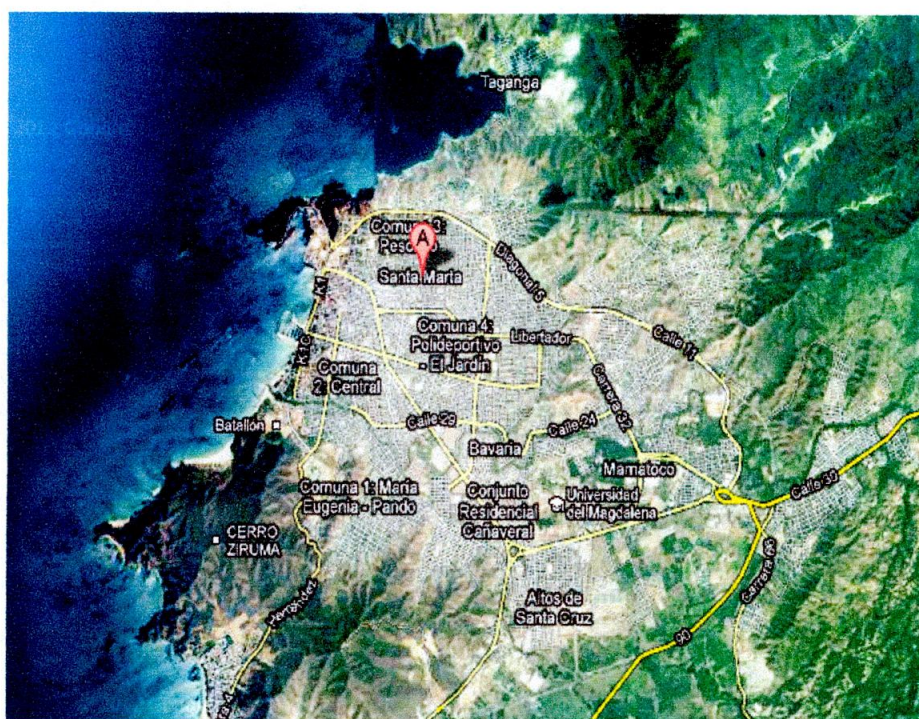


En el cuarto capítulo se describe a un grupo de mototaxistas que se ubican en la entrada de la urbanización Garagoa, todos pertenecientes pertenecen a la cooperativa COOTRANSMOTOTIMAYUI. Este apartado da cuenta de la organización, de las

relaciones sociales, de la apropiación del espacio público, de los patrones, normas y reglas sociales que se dan en dicha organización.

Por último, en las conclusiones se cotejaron las actividades y dinámicas del mototaxismo en los puntos estudiados, con el objetivo de comprender las similitudes y diferencias, o continuidades y rupturas, intentando dilucidar las razones y los factores que movilizan y convocan a las personas a escoger este tipo de trabajo.

1. BITÁCORA Y ENCUADRE



Mapa 1. Ubicación geográfica de Santa Marta. Google Map

El Distrito Turístico, Cultural e Histórico de Santa Marta es la capital del departamento del Magdalena e históricamente uno de los asentamientos urbanos más importantes de la región Caribe colombiana. Está localizada entre la Sierra Nevada y el Mar Caribe. Para llegar a esta ciudad la vía principal es la carretera Troncal del Caribe que hacia el noroeste comunica con Riohacha (165 km) y por el sudoeste con Ciénaga Magdalena, (33 Km), Barranquilla (93 km), Cartagena (209 km); igualmente se comunica por la Troncal del Magdalena con ciudades del interior del país. Está conformado por ocho comunas, cuatro corregimientos y un resguardo indígena que concentra 47% de la superficie distrital.

Constitucionalmente, Santa Marta es un Distrito Turístico, Cultural e Histórico, la cual establece obligaciones y competencias a la ciudad en el manejo de los recursos ambientales, así como en el ordenamiento territorial. Según el DANE para el año 2010 esta ciudad tenía una población estimada en área urbana de 425.591 y rural de 22.266 habitantes.



En materia económica, las actividades portuarias y turísticas son las principales fuentes de trabajo formal. Gracias a su gran variedad de ambientes naturales y un rico patrimonio cultural e histórico, como a un puerto marino, con una de las mayores actividades comerciales de Colombia, que a su vez, es parada obligada del circuito de grandes cruceros internacionales, se posiciona como una de las principales ciudades portuarias para el comercio y turismo internacional del país.

Muy a pesar, de poseer una condición potencial de éxitos por su localización, dotación de factores naturales, Santa Marta en materia económica presenta bajos índices de competitividad y sostenibilidad, al hacer referencia al reto que le ofrece la apertura económica y el turismo de gran escala.

En materia en laboral, Santa Marta, como muchas otras ciudades de la región, no ofrece fuentes estables y remuneradas de empleo, lo que aboca el incremento de unidades productivas informales tales como el mototaxismo, las ventas de minutos a celular y toda clase de comercio ambulantes (comidas, bisutería, papelería y demás). Según el indicador global de competitividad de las ciudades del Caribe colombiano 2010, Santa Marta se ubicó en la posición 18 del ranking global de competitividad debido a que en seis de los nueve factores analizados (recurso humano, fortaleza económica, finanzas, gobierno e instituciones, gestión empresarial e infraestructura) ocupó los últimos cinco puestos.

Según el observatorio del Caribe colombiano (2008), esta ciudad tiene escasez de mano de obra calificada, déficit de infraestructuras de servicios públicos; limitaciones de cobertura y calidad en el transporte público, alcantarillado, agua potable, luz eléctrica y malla vial. Situación palpable y común, en temporada de lluvia, donde la parálisis del transporte público, el derrame de aguas residuales y los cortes prolongados de luz y agua, están al orden del día. También presenta un insipiente accesibilidad física y social a los servicios de salud, recreación, educación. El Observatorio del Caribe colombiano



(2008) dice que, el 12,4% de la población de 3 años o más no sabía leer ni escribir, la sexta tasa de analfabetismo más alta de país.

Entre tanto, la violencia paramilitar⁶ que arreció con mayor intensidad a finales de los años 90, hasta bien entrada la primera década del 2000, amenazó la habitabilidad y la seguridad productiva, con las continuas amenazas y muertes a comerciantes. Entre otras cosas, incidió en el acelerado crecimiento de poblacional principalmente en la zona periférica, que en ciertos periodos experimentó la ciudad. Según Acción Social, en Santa Marta para el 2005 existían 83.664 personas desplazadas en el casco urbano. La llegada de estas personas amplió los cinturones de miseria, especialmente en los barrios más marginales; Cerro de las tres cruces, Chimila, Luis R Calvo, Hondas del Caribe entre otros. Así mismo, a causa de esta ola de desplazados nació Timayui, que en la actualidad (2011) según acción social tiene diez mil habitantes y cerca al 75% son víctimas de desplazamiento.

Estas problemáticas socioeconómica, así como los cambios sufridos en las nuevas maneras de contratación⁷, no solo en Santa Marta, sino en todo el país, hacen que en años recientes, el desempleo tome unas dimensiones y características sin precedentes tanto en la ciudad como en la región.

Datos estadísticos de la Federación Nacional de Comerciantes FENALCO del año 2009, capítulo del Magdalena, revelan que en Santa Marta el índice de desempleo está por el orden del 35 por ciento, 18 por ciento por encima del índice nacional. Así mismo, el Observatorio del Caribe manifiesta que Santa Marta, tenía en el 2008 un índice de desempleo del 57 por ciento del total de la población; del resto de la población empleada el 72 por ciento trabaja en empleos informales. Sin embargo Departamento Administrativo de Estadísticas DANE, dice que la tasa de desempleo en la capital del Magdalena (entre febrero y abril de 2010) es 7,3 por ciento, muy similar a la de algunos países del norte de Europa. A esto último Oswaldo Bermúdez líder mototaxista de Santa Marta, asegura que es gracias al mototaxismo y el comercio informal en general, que “el

⁶ Lucha armada librada por más de 20 años entre Hernan Giraldo, el clan Rojas, las AUC lideradas por Jorge 40 y los hermanos Castaño. Según los datos que ha recogido la Unidad de Justicia y Paz de la Fiscalía, fueron 200 mil desplazados, 127 masacres, mil secuestrados, por lo menos 650 desaparecidos y ocho mil víctimas en los departamentos de Magdalena y Cesar escenario de esta cruel batalla por el dominio de este territorio. (<http://www.verdadabierta.com>)

⁷ desarticulación paulatinamente en los últimos años de la condición salarial y protección social del modelo keynesiano, desvigoriza la contratación laboral a término indefinido, haciendo imposible el sostenimiento para la mayoría de los nuevos trabajadores de un empleo a largo tiempo.

gobierno nacional saca pecho y dice que en ciudades como Santa Marta la mayoría de personas están ocupadas y por tanto no clasifican como desempleadas” (entrevista, Bermúdez, enero 2010).

Por su parte Daniel Serna Dávila, director ejecutivo de FENALCO, asegura que Santa Marta registra un alto índice de informalidad que va más allá del 70 por ciento; el subempleo se acerca al 28 por ciento, lo que traduce que muchas de las personas que se encuentran subempleadas están por debajo del salario mínimo. El empleo informal es una alternativa, que alivia la situación económica de miles de personas, tanto para los residentes habituales como los migrantes y desplazados. En la publicación del 3 de febrero, el diario local “El informador” estima que en el centro de la capital del Magdalena trabajan más de de cinco mil vendedores que viven económicamente por debajo de un salario minino.

Al igual que la invasión de los espacios públicos para establecer ventas ambulantes, la utilización de vehículos privados como transporte público, se produce como alternativa informal, para la satisfacción de las necesidades básicas, principalmente en amplios sectores populares de la ciudad. Así el mototaxismo en Santa Marta, representa el amparo económico para miles de desempleados de escasos recursos, que no tienen fuente de ingresos fijos.

Decretos y el mototaxis en Santa Marta

La alcaldía de Santa Marta, a través de distintos organismos de gestión y control del tránsito vehicular, nunca han aprobado la circulación y funcionamiento de estacionamientos de mototaxis en toda la ciudad, por el contrario, desde el año 2004 a partir del decreto 039 se viene estableciendo restricciones al parque de motos, especialmente como medida para contra restar la masificación del mototaxismo, aunque estas afecten a todos los propietarios de motos sean o no mototaxistas. Durante estos siete años se han hecho más de quince decretos que sucesivamente han ido derogándose y modificándose de acuerdo a la coyuntura. La mayoría de los decretos que se relacionan al transito y circulación de motos en Santa Marta, tienen como objetivo principal, desestimular el mototaxismo en la ciudad y disminuir el impacto que subsecuentemente el fenómeno genera o se le atribuye; la accidentalidad, el atraco a mono armada así como el sicariato.



La restricción por el centro histórico, la implementación del pico y placa, el no circular con parrillero hombre después de seis de la tarde y el día sin motos, son medidas generadas y decretadas a partir de la masificación del mototaxismo en la ciudad. Igualmente, la utilización obligatoria de casco, chalecos reflectados, el incremento desmesurado del certificado de conducción (el pase), como de las multas generadas a partir del incumplimiento de las anteriores infracciones hace parte del mismo proceso iniciado en el 2004 y el decreto 039 y sus sucesivas derogaciones. (Ver anexo 4 decretos).

Actualmente se encuentra vigente el decreto 044 del 2012. En lo que respecta a la circulación de motocicletas dice:

“Prohíbe la circulación con acompañante hombre todos los días de la semana en el centro histórico: desde la carrera 1 hasta la carrera 8ª (Avenida del Ferrocarril) y desde la calle 10 hasta la 29; y de 6 p.m. hasta las 12 a.m. los viernes, sábado y domingo. Prohibido circular solo por la carrera 5ª entre las calles 10 y 22 "Día sin moto" los 10 y 25 de cada mes, desde las 6:00 a.m. hasta las 6:00 a.m. del día siguiente. Pico y placa de 7 a.m. a 7 p.m. en el centro de la ciudad desde la carrera 1ª hasta la 12 entre las calles 10 y 29, tampoco se puede transitar con acompañante por esa zona, restricción para motos todos los días de la semana entre 12:00 p.m. y 6:00 a.m.” Prohibir la circulación de vehículos tipo motocicletas, en todo el Distrito de Santa Marta los días 10 y 25 de cada mes, desde las 6:00 a.m. hasta las 6:00 a.m. del día siguiente.

Se exceptúan de las restricciones a la Policía, DAS, CTI, escoltas de funcionarios públicos, periodistas, funcionarios de la red de salud, funcionarios de empresas de servicios públicos, siempre y cuando se encuentren en cumplimiento de sus funciones.

El pico y placa: la norma

El pico y placa es una norma de restricción vehicular que impone una restricción de circulación obligatoria en el área urbana a vehículos privados tanto automóviles y como motocicletas, se dio inicialmente en Bogotá en 1998 durante la alcaldía de Enrique Peñalosa, actualmente está implementada en las principales ciudades del país. En ciudades intermedias, principalmente de la región Caribe, la norma se ha impuesto rigurosamente a las motocicletas, principalmente como medida para desestimular el mototaxismo. El diario el Tiempo en su circular del 15 de febrero del 2009 asegura que

pico y placa se instauro en Santa Marta en el 2006 como respuesta al incremento descomunal del mototaxismo⁸. Fue el decreto N° 123 del 2006, anexo a esta investigación, que estableció por primera vez la norma del pico y placa en Santa Marta. Aunque es notorio el cumplimiento de esta norma por parte de mototaxistas en toda Santa Marta, es muy usual encontrar en todos los sectores céntricos y periféricos de la ciudad quien la incumpla.



Día sin moto: la norma

A diferencia de las otras normas decretadas en el distrito de Santa Marta que buscan regular la circulación vehicular y principalmente el mototaxismo, el día sin moto es la única que se cumple prácticamente a cabalidad, con algunas excepciones como Timayui, donde de manera no oficial se permite la actividad del mototaxismo, en sus límites, por medio de una cooperativa, en el resto de la ciudad no se ve a mototaxistas trabajando ese día.

“Y como, esa si no se puede viola, es difícil que alguien salga en la moto a rebuscarse el día sin moto, de pronto en la madrugada desde las 2 de la mañana dándole duro y te cojan las 5 y media en la calle pero a las 6 mejor guarda, uy jajajaja y menos en el centro. Imagínate que a los manes de la mensajería que le dan permiso de trabajar ni por equivocación pueden llevar a nadie ese día, es difícil. Lo que hay que hacer es tirarla todo el día antes trabajar el doble” (entrevista, Santiago 13 agosto)

Según Oswaldo Bermúdez “la norma se instauró en enero del 2009 por el decreto número 063 tomando como referencia el experimento hecho en otras ciudades como Montería, Valledupar y Sincelejo y estas a su vez tomada del día sin carro en Bogotá”. Inicialmente se cumplía todos los segundos sábados de cada mes, pero en mayo del 2009 el Alcalde Juan Carlos Díaz-granados la modifico quitando los sábados e incremento a dos días, que serian los días 10 y 25 de cada mes, aun sigue vigente.

“un argumento poderoso para esta determinación del segundo “Día sin moto”, es que con el segundo sábado de cada mes con la restricción como se venia adelantando, se afecta al cien por ciento de la población. No obstante, si se suman los pico y placa que tienen las motos durante los días de semana, hay unos que resultan más afectados que otros; por ello la determinación de dos días numéricos y no uno en particular, de tal forma que



⁸ Referencia tomada del diario el tiempo en la publicación del 15 de febrero 2009

independientemente del número del día, lo importante es que no se repita con mucha frecuencia para que el pico y placa no afecte a quienes además, no pudieron trabajar un viernes y el sábado tampoco lo puedan hacer". Con esta apuesta gana toda la ciudad. (Tomado, Hoy diario del Magdalena 16 de febrero 2009)

De igual forma, el Alcalde puntualizó que este, fue un trabajo mancomunado entre motociclistas, mototaxistas y el Gobierno Distrital, avanzando de esta forma en las soluciones pacíficas encaminadas a la recuperación de la convivencia en Santa Marta.

1.1 Antecedentes

Hasta hace poco tiempo resultaba difícil pensar que la motocicleta podría constituirse en uno de los principales medios de movilidad urbana en Colombia y, mucho menos, que pudiera ser una fuerte competencia al transporte público al ser utilizadas como mototaxis en ciudades intermedias como Montería, Valledupar, Sincelejo, Santa Marta, Cartagena, entre otras. Esta situación resultaba impensable debido en parte al incipiente parque automotor que hasta principios del año 2000 era, según Ricardo Montezuma (2010), de 96.000 unidades en todo el país. "No fue sino hasta el 2003 gracias a la rebaja en aranceles a la importación de autopartes y motocicletas de China e India, que el país experimentó una transformación sin precedentes en las ventas de motocicletas, con una tasa anual de crecimiento del 40%" (Montezuma 2010: 89)

El incremento de las motocicletas e, incluso, su hegemonía en muchas ciudades colombianas encarna una de las más grandes transformaciones de la movilidad urbana cotidiana. Para quienes la utilizan como medio de transporte público, representa un paliativo económico que en los últimos diez años ha llegado a constituir la más importante actividad económica informal por lo menos en Santa Marta y demás ciudades del Caribe colombiano.

Según el estudio socio demográfico de Motos en Colombia (2010), hecho por el Comité de Ensambladoras de Motos Japonesas, en Colombia hasta el final del año 2010 existían 2.900.000 motos, aproximadamente. Según el Fondo de Prevención Vial en una nota publicada en la revista especializada Publicmotos el 14 de abril 2011, son 333.000 las que se movilizan por los ocho departamentos del Caribe colombiano y estima que cerca del 68 % están destinadas a la actividad del mototaxismo.

A pesar de que el mototaxismo es una actividad que se produce en el tiempo y el espacio (encontrándola en los lugares más diversos del país), en Colombia son prácticamente nulos los estudios o investigaciones que den cuenta de los múltiples problemas sociales asociados a esta actividad. Sin embargo, mucho se dice sobre origen y el impacto económico, principalmente en la región Caribe colombiana.

El documental audiovisual “El mototaxismo en Colombia” (2006) es tal vez la más clara muestra etnográfica que da cuenta del difundido rumor sobre el origen del mototaxismo en Colombia que, según las fuentes consultadas y contenidas en la presente investigación, nació en los años 80, al noroccidente del departamento de Córdoba, en el municipio de Cotorra y caseríos continuos. El documental sugiere que el mototaxismo en Cotorra tiene sus orígenes en la falta de un servicio de transporte público que comunicara a las poblaciones, al igual que por el alto índice de desempleo que es y ha sido la constante en esta región del país.⁹

Por su parte, Maura de la Vega y Nelly Bolaño, egresadas del programa de economía de la Universidad del Magdalena, en la tesis de grado “El Mototaxismo Como Fuente de Ingreso en los Estratos Uno y Dos en la Cabecera Municipal de Fundación” (2007), exponen que las dinámicas económicas propias o subyacentes al fenómeno del mototaxismo envuelven principalmente a los sectores más pobres, indican que en el municipio de Fundación (Magdalena), el mototaxismo se convirtió prácticamente en el único medio de transporte público y principal generador de ingresos económicos en los estratos 1 y 2. Las investigadoras hacen un esfuerzo por mostrar que el mototaxismo y sus subyacentes actividades, son invención o ingenio de los sectores menos favorecidos, no sólo para suplir las necesidades económicas y de movilidad, sino también para garantizar el bienestar y la prosperidad social, casi nula en muchos de los sectores estudiados.

Así mismo, Rodrigo Auqué (2008) en un artículo titulado “Mototaxismos, mentiras y verdades de este fenómeno social”, plantea que al margen de la génesis u origen del mototaxismo en los “*polvorientos*”¹⁰ pueblos de Córdoba y de la relación existente

⁹ <http://www.youtube.com/watch?v=9eExf90-Q24>.

¹⁰ Aquí el autor hace referencia a una característica del suelo de los pueblos del sur del departamento de Córdoba que están cubiertos de polvo y en temporadas de brisas se intensifica más

entre el proceso de desmovilización de los paramilitares y el auge de este fenómeno social, el mototaxismo principalmente ha sido la válvula de escape a la precaria situación económica de miles de familias de estratos bajos de Santa Marta y demás ciudades capitales y pueblos del Caribe colombiano.

El estudio realizado por la Corporación Universitaria del Caribe, CECAR (2009), “El mototaxismo en Sincelejo, un análisis socioeconómico”, manifiesta que desde hace más de siete años el mototaxismo no sólo ha sido el paliativo económico de quienes ofician o trabajan directamente en ello, sino que subsecuentemente se han ido creando alternativas o fuentes económicas que gravitan en su entorno. En términos econométricos, esta investigación muestra cuáles han sido los sectores formales e informales que han florecido y subsisten gracias al auge del mototaxismo.

En el caso de Cartagena, encontramos el artículo de Martha Yáñez Contreras y José Alejandro Villalba, “Evaluación socioeconómica de la medida del pico y placa sobre el mototaxismo en Cartagena” (2010), en el cual argumentan que para asombro de muchos hay claros indicios de un incremento significativa de la población femenina ejerciendo como mototaxistas en el rango de edad de 19 a 32 años. Afirman, además, que la infracción de la norma ha afectado de modo negativo la cantidad diaria de carreras realizadas por los mototaxistas de la ciudad.

“La economía del mototaxismo: el caso de Sincelejo” es un estudio realizado por Andrés Sánchez Jabba (2011) en el que se plantea que el mototaxismo a pesar de ser considerado un medio de transporte público informal, se ha convertido en uno de los fenómenos sociales y económicos más recurrentes en la Costa Caribe sin que a la fecha haya recibido la atención adecuada. Contrario al objetivo de las políticas públicas que prohíben esta actividad, cada año se incrementa la cantidad de mototaxistas, evidenciando la ineffectividad de las mismas. Este texto sugiere la necesidad de considerar regulaciones alternativas, basadas en incentivos económicos que reflejen el hecho de que el mototaxismo constituye una manifestación particular de la informalidad que caracteriza al mercado laboral colombiano.

“Estudio socioeconómico del transporte informal y del mototaxismo y su impacto sobre el sector formal de transporte urbano de microbuses y busetas en el Distrito de Santa Marta” (2011) es una investigación realizada por el Grupo de Análisis en Ciencias

Económicas de la Universidad del Magdalena y dirigida por Jaime Morón. Esta investigación hace un análisis del impacto de todo el aparataje informal del transporte urbano, especialmente del mototaxismo, al transporte público tradicional. En el texto queda claro el carácter aproximativo del estudio realizado y su posible contribución al debate público que sobre el transporte urbano adelantan el gremio de transportadores, propietarios del parque automotor, autoridades, transportadores informales y usuarios, y que representará un referente a la hora de definir acciones y tomar decisiones, dado que mostrará con un nivel de detalle microeconómico, la dinámica real del transporte urbano durante el período comprendido entre 2005 y 2011.

Estimaciones del mototaxismo en el Caribe colombiano

El Ministerio de Transporte en una alocución televisada por el canal Institucional (5 de marzo de 2011) aseguró que 500.000 personas se dedican al mototaxismo en el país. Por lo menos, una cuarta parte se ubica en las cinco principales capitales de la costa norte colombiana; Barranquilla, Santa Marta, Cartagena, Montería y Sincelejo.

La Secretaría de Tránsito de Sincelejo en un informe presentado el 27 de octubre del 2011 y publicado por el periódico El Meridiano de Sucre, cuantificó el parque de motos en unas 15.250, de las cuales 8.000 se dedican al mototaxismo, cubriendo el 70% del transporte público. *El meridiano* (2011, 29 de septiembre). "Empleos solo pa' mototaxistas", Sincelejo, pp. 3B

Por su parte, en Montería, según cifras oficiales publicadas en el diario El Universal el 21 de marzo del 2012 estimó que de las 15.300 motocicletas que circulan en la ciudad a diario, cerca del 80% se dedican al mototaxismo, el mismo informe asegura que el 50% son de otras poblaciones. *El Universal* "Aumentan el parque de motos en la ciudad", (2011, 21 de marzo), Montería, pp. 11-12

El periódico La Vanguardia de Valledupar en su editorial del 7 de abril 2011, asegura que en a pesar de la prohibición del parrillero hombre mayor de catorce años, el mototaxismo sigue movilizandando un alto porcentaje de usuarios en la ciudad, se estima que las 16 motos registradas unas 9 se dedican al mototaxismo. *La Vanguardia* (2011, 17 de abril). "Problema de nunca acabar" Valledupar, pp. 6

En el periódico de circulación nacional El Tiempo se describe la situación de San Andrés referente al aumento en el número de mototaxis, que en los últimos dos años, se incremento cerca de un 60%. Stuart, M. I (2011, 25 de junio), "Mas motos que turistas fracaso en el control del parque automotor de la isla ", en *El Tiempo*, Bogotá, B6.



En el área metropolitana de Barranquilla, que comprende los municipios de Soledad, Galapa, Malambo y Puerto Colombia, hay unas 92.600 motocicletas y, según la Secretaria Municipal, 45.000 son utilizadas para el mototaxismo.

En Santa Marta, según cifras oficiales de la Unidad de Transporte, son 25. 000 las motos que circulan por la ciudad, de la cuales 17.000 se dedican al mototaxismo, es decir, el 65% de las motos que transitan en la ciudad. Así mismo, las autoridades de tránsito aseguran que bien podrían ser más debido a que diariamente llegan motos de poblaciones cercanas como Ciénaga, Zona Bananera y, en los últimos tiempos, de Barranquilla.

1.2 Perspectiva metodológica

Para la realización de esta investigación se tomó como punto de referente metodológico el planteamiento de Manuel Delgado consignado en el texto “Sociedades movedizas. Pasos hacia una antropología de las calles” (2007). Al respecto, se plantea la necesidad de adecuar las formas de mirar y describir la ciudad, asumiendo una posición abierta y multidisciplinaria; las disciplinas involucradas serían la economía y la sociología.

Se recurrió a la técnica de observación participante tanto en los cuatro puntos del centro de la ciudad, como en el estacionamiento de la cooperativa COOTRANSMOTOTIMAYUI, a fin de conocer de primera mano las actividades y dinámicas sociales desarrolladas en la práctica del mototaxismo. Valga señalar que aunque la observación participante se planteo en un principio con intromisiones en la residencia de los mototaxistas, en la mayoría de las veces quedo reducida al escenario de trabajo, y a momentos específico.

La primera semana de campo se hizo en el mes de abril, en el centro de la ciudad, en ese momento se desconocía la existencia de la cooperativa COOTRANSMOTOTIMAUI, las observaciones fueron no participantes, y solo



consistían en “estar allí”, a fin de ir logrando un mayor acercamiento e identificando posibles informantes.

La segunda semana por recomendaciones de algunos mototaxistas que trabajaban en el centro y vivían en Garagoa y Timayui, se hizo la primera visita a la instalación de la cooperativa. Para mediados de abril, ya se alternaba la ida al centro como a la instalación de la cooperativa que estaba en la entrada principal de la urbanización Garagoa.

La observación etnográfica permitió conocer cómo está organizado el mundo social del mototaxismo, identificando formas y códigos que rigen la organización social de los diferentes grupos, es decir, bajo qué parámetros los mototaxistas operan o trabajan en los diferentes lugares.

Aquí es importante observar la manera en que ocurren los procesos de resistencia que se llevan a cabo individual y colectivamente ante la opresión estatal. Estas observaciones etnográficas también contribuyeron a comprender cómo se asumen las políticas estatales de regulación de su actividad. Como actividad comercial, el Estado incrementa el poder de fuerza, imponiéndole restricciones y prohibiciones que tiene una dinámica propia en el escenario social.

El hacerse pasar por un cliente habitual¹¹ en dos escenarios de investigación permitió el establecimiento de los primeros contactos y definir qué mototaxistas estaban más interesados en colaborar con la investigación (es decir, quiénes iban a ser los informantes), esta posición se mantuvo hasta el final, ya que ser usuario habitual permitía discernir los modos de conducta acorde a las circunstancias.

Aunque varios mototaxistas de los dos escenarios hacían caso omiso de la presencia del investigador y algunos mostraron agrado de ser objeto de estudio, también hubo momentos donde la presencia del investigador no era agradable, por momentos, evitaban hablar de un tema específico delante de alguien que, si bien era en apariencia agradable, no dejaba de ser un *no* mototaxista, un posible infiltrado o extorsionador muy de moda por estos días en cualquier negocio de esquina.

¹¹ Tiempo después de estar asistiendo cotidianamente a los diferentes sitios de estudio y sabiendo todos los mototaxistas cuál era el propósito de la presencia del investigador, nunca dejé de ser un potencial cliente, tanto que muchos sabían y ofrecían charlar a cambio de una carrera.

Cuando se quería saber de algún tema en particular y la dinámica del trabajo no permitía entablar conversaciones de largo tiempo, muchas veces se les solicitaba el servicio de mototaxis a lugares retirados del lugar de estacionamiento, por ejemplo, desde el centro de Santa Marta a la Universidad Magdalena o Mamatoco, mientras que desde el sector Timayui se solicitaba al caserío Buenos Aires o al Once de Noviembre, en el trayecto se podía conversar con los mototaxistas, evitando las miradas, risas y muchas veces el enojo de sus compañeros.

La observación del investigador también se hizo notar intensamente en la cooperativa que agrupa a mototaxistas del sector de Timayui. La observación en este lugar fue todo un reto debido a que las directivas trataron de desestimular la presencia regular del investigador, al evadir las preguntas o negarse a entablar conversaciones con el funcionamiento de la misma. Sin embargo, debido a la persistencia, se logró que no sólo se abrieran ante las preguntas, sino que se entablara una relación de colaboración, al permitir que el investigador colaborara en algunas asesorías administrativas en la Cámara de Comercio y la DIAN.

Afortunadamente para la investigación, muchos de los actores eran personas afines al investigador desde el punto de vista cultural y generacional, lo que en parte facilitó la integración a los grupos, las conversaciones eran fluidas y había mucha competencia y aptitud para interpretar los gestos, silencios, los agrados, desagradados, los chistes y la *mamadera de gallo*. En reiteradas ocasiones se podía observar que también ellos asimilaban al investigador como uno más del grupo, al hacerle partícipe de chismes y comentarios que requerían confiabilidad y descripción.

A la hora de entablar las entrevistas, ya se había hecho notoria la presencia del investigador en los dos puntos. A pesar de haber adquirido confianza con los sujetos de estudio, las entrevistas presentaron ciertos inconvenientes al momento de intentar grabarla principalmente en el centro de la ciudad, donde la presencia constante de la policía demandaba demasiada atención por parte de los mototaxistas. Para evitar ser culpable de la detención de algún mototaxista, las entrevistas grabadas fueron pocas y se hicieron retiradas de los estacionamientos, en cuatro casos fueron hechas en la residencia de los mototaxistas, especialmente los días sin moto. En cambio, fueron numerosas las entrevistas no grabadas con anotaciones en el diario de campo.

Estas entrevistas se repartieron entre once (11) mototaxistas del centro de Santa Marta, que parquean en la carrera quinta entre calles 22 y 23, nueve (9) mototaxistas integrantes de la cooperativa COOTRANSMOTOTIMAYUI en el sector de Timayui. Ocho (8) transeúntes en el centro, siete (7) usuarios habituales del servicio en el sector de Timayui.

Las entrevistas no fueron rigurosamente inducidas por algunos ejes centrales, sin embargo, en todos los casos se indagó al menos sobre: descripción y perspectiva de situación laboral actual y pasada, identificación como "mototaxista", perspectiva temporal de su actividad, como salida laboral provisoria o definitiva. Relación con el entorno de trabajo (usuarios y compañeros)

Igualmente se hizo una revisión de decretos, ordenanzas y sanciones del distrito de Santa Marta, en relación a la circulación de mototaxista. A su vez se reviso los periódicos más importantes de la ciudad (Hoy diario del Magdalena, El Informador, Aja Y Que y Al Día), la región (El Heraldo de Barranquilla, El universal de Cartagena, El Pílon de Valledupar) y el del resto país (El Tiempo y El Espectador) de Bogotá donde se rastreo y analizo las noticias relativas al mototaxismo.

Para obtener información suplementaria al trabajo de campo etnográfico y puntualizar en variantes como la edad, el sexo, nivel de escolaridad, la residencia, la propiedad de la moto, trabajos previos, inversión e ingresos económicos, la presente investigación utilizo una de encuesta sencilla fácil responder. (Ver anexo 1. Estructura y tabulaciones)

1.2 Aproximaciones teóricas

El fenómeno de la informalidad ha sido abordado por diversas disciplinas sociales adscritas a corrientes conceptuales muy distintas, que en cierta medida han desdibujado los límites del concepto. Sin embargo el fenómeno ha sido planteado, por un lado, a partir de estudios macroeconómicos desde los cuales de manera general se aborda el tema de la economía informal. Por otro lado, desde estudios locales, se han abordado temas más amplios, como la configuración de las periferias urbanas, la ilegalidad y la legitimidad de asentamientos informales, la vivienda popular y los medios alternativos de transporte. Así encontramos alusiones al trabajo informal, a la vivienda informal, al comercio informal, al transporte informal y a la informalidad urbana entre otras. Por

tanto, el concepto tiene la particularidad de ser definido a partir del campo donde se considere.

Uno de los enfoques más difundidos sobre “sector informal” y por el cual se “considera” al mototaxismo como tal, es el que ha sustentado el Programa Regional de Empleo para América Latina y el Caribe (PREALC), de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), este enfoque establece que:

“las actividades informales se caracterizan por “unidades económicas de trabajadores por cuenta propia, la facilidad de entrada al sector, la mínima separación entre capital y trabajo, la baja productividad, la escasa inversión de capital, la utilización de mano de obra intensiva y la escasa división del trabajo” (Tokman, 1990).



Así mismo, esta orientación, pauta que las actividades informales son un síntoma negativo en las economías, al punto de considerarlas sinónimo de pobreza y decadencia. Bajo la anterior premisa, el mototaxismo, es visto desde un punto de vista clásico estructural como patológico, no hace parte del sistema económico. Puntualmente está excluido de las actividades comerciales legalmente instituidas. De allí su connotación negativa y su continua vinculación con problemáticas de carácter social, económico y político, que determinan procesos de diverso orden, como las políticas públicas.

En contra posición a estos planteamientos de corte institucional, Hernando De Soto (1987), considera que la informalidad es una instancia en que la gente retoma en sus propias manos parte del poder económico que trataron de negarle los agentes centralizados. Así, De Soto propone:

[...] la desregulación total del poderío económico por parte del estado y sus agentes paraestatales. Hay que reducir la trama burocrática estatal para aumentar la eficiencia y dejar libertad al potencial creativo de las actividades del sector informal (De Soto. 1987: 55)

[...]El origen del sector informal es, para De Soto, la excesiva regulación estatal y la falta de un derecho participativo que otorgue a los ciudadanos la libertad para poder producir” (Portes, 1995: 11).



Se rescata que el autor asimila el componente humano como la “clase rebelde¹²” que en los límites del orden institucional, recrean unas estrategias de subsistencia, amparadas en la cotidianidad de la informalidad. Esto permite extrapolar, que los mototaxistas de Santa Marta al igual que el resto de trabajadores informales de la ciudad, luchan contra el marco normativo, que no ampara las expectativas, elecciones y preferencias de quien no puede cumplir las reglas. Puntualmente “se trata de personas que como los hechiceros, tienen la función de llevar a buen fin, la encomienda social de traslado de una situación a otra” (Aguilar, 2008), en nuestro caso sería de transportar personas de un sitio a otro.

Para entender y ubicar al mototaxismo en el inmenso mundo de informalidad es preciso indicar que no todas las actividades comerciales de la informalidad están en el mismo orden y valor. Además de las diferencias en los trabajos, existen diferentes concepciones que evidencian la intensidad y la articulación con otras esferas sociales.

Alejandro Portes (1989), quien cree que la informalidad comprende “todas las actividades generadoras de ingreso que no están reguladas por el Estado”, define tres tipos de sector informal; economías informales de explotación dependiente, crecimiento y supervivencia. Portes (1989) dice que:

La primera “está orientado a mejorar la flexibilidad de la gestión y reducir los costos laborales de las empresas del sector formal a través de la contratación “fuera de plantilla” y la subcontratación de empresarios informales. En segundo lugar, están las empresas que acumulan capital aprovechando las relaciones de solidaridad que puedan existir entre ellas, la mayor flexibilidad y los menores costos. El tercero, tiene que ver con la supervivencia de una persona o de un hogar a través de la producción directa con fines de subsistencia o de la mera venta de bienes y servicios en el mercado”. (Portes. 1989)

Estas tres definiciones cubren un terreno amplio del universo de la informalidad que incluye el empleo remunerado no contractual y las actividades comerciales independientes en la industria, los servicios y el comercio, al igual que la producción de subsistencia directa.

¹² Aquí el autor hace alusión a la clase popular que en los límites del orden institucional toma por su cuenta el poderío económico negado por el estado.

Si analizamos lo anterior, con lo expuesto en la presentación de esta investigación, sobre la economía de Santa Marta, donde la informalidad es la regla general de las actividades comerciales, con un 72% en la producción de empleo (véase ubicación y contexto), se entenderá que el mototaxismo, no sólo es una salida rápida a los problemas económicos, sino que también atiende a una lógica social de resistencia, en parte “es una instancia en que la gente toma en sus propias manos parte del poder económico que nunca han tenido, sean trabajadores remunerados o no”.

Es importante tener en cuenta que la conceptualización de la informalidad no solo obedece a esquemas y modelos de desarrollo económico. Así, Emilio Dahun (2003) plantea que la informalidad en la ciudad se manifiesta en la producción del espacio urbano al margen del orden formal. Así mismo, define el orden formal como las reglas establecidas jurídicamente destinadas a regular los usos de la ciudad en sus dimensiones pública y privada (Duhan.2003:11). Este autor plantea que las reglas, abarcan aspectos tan variados como:

[...] la producción del conjunto de edificaciones, la regulación del transporte público, la interacción social, el cuidado de las plazas y parques, las obligaciones de los particulares respecto al cuidado de las aceras, las actividades comerciales y de servicio que se desarrollan en la vía pública y las formas de apropiación y los significados atribuidos al espacio público y urbano, entre otras (Duhan.2003:11)

Esta conceptualización permite expresar que la informalidad asociada a la dinámica del mototaxismo, en cierta medida es la ruptura rutinaria del orden público que puede ser entendida como las herramientas jurídicas del distrito de Santa Marta para restringir y controlar el circular por las vías, la apropiación del espacio público, la movilidad urbana y la producción de bienes y servicio.

Hasta aquí hemos definido a medida el concepto de informalidad en relación con el mototaxismo de Santa Marta. Pero es preciso indicar que existen otros conceptos y lecturas que se insertan en las actividades y dinámicas sociales descritas en esta investigación.

En este sentido, es importante mencionar la interpretación de Análida Rincón (2006), con respecto a las legalidades urbanas y su papel en la configuración de territorios y territorialidades en la ciudad, ya que si bien no hace referencia directa al fenómeno de la

informalidad, si aporta a este tipo de fenómeno, al proponer la ilegalidad como una de las formas mediante las cuales se ha configurado las ciudades latinoamericanas. Rincón relaciona los espacios denominados “ilegales” –o espacios “no-consentidos”– con la realidad urbana, así, los espacios no-consentidos cuentan con cargas simbólicas, sentimentales y valorativas que superan las barreras impuestas por lo legal, por lo cual se afirma que es dentro de estos lugares donde se crea y recrea la cotidianidad. Rincón plantea que la cuestión:

[...] no está en preguntarnos por la ilegalidad lo que inevitablemente nos coloca en ámbitos del ordenamiento jurídico, sino en la pregunta por las legalidades urbanas; aquellas que sean constituido como practicas colectivas territoriales que definen y concretan las relaciones entre estado y la sociedad en transformaciones espaciales y territoriales donde no son tan claras las fronteras que delimitan lo legal y lo ilegal. (Rincón.2005; 677).

Igualmente Rincón argumenta que la ilegalidad urbana no es un problema del suelo, es una cuestión de apropiación del territorio, de un ejercicio de territorialidad urbana con una complejidad de relaciones sociales que surgen en torno a la apropiación del espacio. Espacio que se posee, se delimita, se regula y se defiende.

Por otra parte, cuando en geografía básica y elemental se hace alusión el concepto territorio lo primero que viene a la mente es “un espacio geográfico”, sin embargo, el territorio tiene una pertinencia jurídica, es decir, es un espacio político regulado por entidades administrativa como el estado y este a su vez en otras de menor escala (municipal, departamental, o indígena si llegase ser el caso).

Horacio Bozzano señala que el territorio es real, pensado y posible porque nuestras vidas atraviesan nuestros lugares, desde nuestros sentidos, significaciones e intereses, generando un sinnúmero de procesos que nuestro conocimiento se encarga de entender y explicar (2009:21), así y volviendo nuevamente a Rincón “el territorio urbano es producto y producción de diversas practicas y racionalidades normativas” (2006) así mismo, la autora plantea que la territorialidad corresponde al modo de apropiación y a la relación establecida entre el hombre, la sociedad y el espacio terrestre. “La territorialidad permite comprender la ciudad como proceso simultaneo y móvil, cuya producción permanente deriva de las diversas fuerzas, ejercicios, marcas y códigos que se territorializan históricamente en ella, la dotan de sentidos y la hacen territorio”



(Echeverría y Rincón, 2000). Igualmente, Manuel Delgado (2011) dice que la territorialidad, remite a la identificación de los individuos con un área determinada que consideran propia, y que se entiende que ha de ser defendida de intrusiones, violaciones o contaminaciones (Delgado. 2011;).

Así se puede, asimilar que los moto-taxista del centro de Santa Marta y Timayui se apropian del territorio con un complejidad de relaciones sociales, un ejercicio que se evidencia al marcar el espacio, al alterar el ambiente, la atmósfera y el clima social de los espacios.

El mototaxismo es, ante todo, un universo de relaciones sociales, una red social interdependiente no solo entre mototaxistas sino todos los actores involucrados en el fenómeno. Para el caso de los mototaxistas como grupo social marginado de las esferas formales de la economía, se podría argumentar lo que dice Larisa Lomnitz citando a González de la Rocha (2009) "las redes de amigos, parientes y vecinos constituyen un mecanismo vital para la supervivencia de los pobres [...]. Por estas razones, las relaciones sociales y las redes basadas en los principios de confianza, reciprocidad y ayuda mutua representan estrategias de supervivencia fundamentales con las cuales los pobres enfrentan la pobreza cotidiana"(Gonzales, citado por Lomnitz, 2009, p 5).

Entendiendo así las cosas, se podría decir que las relaciones sociales son parte integral del mototaxismo tanto en el centro de la ciudad como en el sector de Timayui, y del sistema económico informal creado a partir de su propósito fundamental, intercambio de bienes y servicio.

Las redes sociales son de relaciones entre individuos que puede ser definida por una variable predeterminada y referirse a cualquier aspecto de una relación. A esto, en un artículo *Globalización, economía informal y redes sociales* Larisa Lomnitz (2009) dice:

"Una red social no es un grupo bien definido y limitado, sino una abstracción científica que se usa para facilitar la descripción de un conjunto de relaciones complejas en un espacio social dado"

Igualmente resalta que:

"Cada persona es el centro de una red de solidaridad y, a la vez, es parte de otras redes. La solidaridad implica un sistema

de intercambio de bienes, servicios e información que ocurre dentro de la sociabilidad. Este intercambio puede ser horizontal -en el que el canje se da entre iguales a través de un sistema de reciprocidad-, o bien puede ser vertical, cuando se da una asimetría de recursos” (Lomnitz, 2009: 11)

Así es como cada mototaxista en la ciudad establece redes sociales a todos los niveles tanto en el intercambio de bienes y servicio, como mecanismo de supervivencia, las relaciones entre los miembros de un grupo mototaxistas por pertenencia a un barrio o por parentesco establecen relaciones equivalente en nivel económico constituyente a la comunidad que permite a los mototaxistas la obtención de bienes y servicio y apoyo social que garantice su permanencia en el lugar. Por ejemplo los mototaxistas taponeros de la cooperativa de Timayui, para poder entrar a la cooperativa, tienen que apoyarse en algún socio que les brinde la posibilidad de trabajar. También en el centro de la ciudad cuando un mototaxista recién llegado a alguno de los estacionamientos apela al parentesco o la vecindad compartida para poder trabajar holgadamente.

Por otra parte, Santa Marta como todos los centros urbanos de Colombia y parte de América latina, presenta una realidad social enmarcada en la dualidad centro-periferia, término que aunque es de carácter polisémico en todas sus acepciones, siempre hace referencia a las desigualdades sociales y económicas de un lugar y otro, y de su relación asimétricas. Sin embargo la definición que más éxito ha tenido, se refiere a las desigualdades socioeconómicas y distribución espacial entre países.

Los países centrales serían los más industrializados, los que realizan inversiones más allá de sus fronteras mediante la instalación de filiales de sus multinacionales, generan o adoptan las innovaciones y se imponen mediante el control de precios de sus productos. Los países periféricos presentan rasgos de atraso y se especializan en la producción y exportación de materias primas o productos industriales de escaso valor.

Si bien lo anterior no tiene que ver con conceptualización urbana, si establece los principios que conceptualmente rigen la definición (centro-periferia). Sin embargo, existen otros portulanos que evitan la dualidad del concepto, pero implícitamente mantienen la relación de modelos de organización territorial.

Ignacio Casado (2009) manifiesta que desde diferentes ámbitos se perfilan diferentes ideas sobre el centro urbano:

Desde la sociología el centro urbano se distingue por ser un centro comunitario, la idea de la comunidad urbana. Con mecanismos de integración y localización de las instituciones. También aparece la centralización de símbolos relacionados con el poder y converge el sistema de comunicaciones. . (Casado, 2009)

Desde una perspectiva económica es la economía de mercado la que regula la- distribución de usos y actividades en el espacio urbano. Si determinadas actividades (comercio, gestión) se localizan en el centro podemos suponer que es porque la centralidad genera beneficios tan elevados que pueden compensar los precios elevados del suelo. (Casado, 2009)

Así la noción de centro urbano no implica automáticamente la de centralidad geográfica y además no es una entidad espacial inmutable. Por tanto es preciso delimitarlo en cada momento histórico en relación con el resto de la ciudad.

Concretamente el centro de Santa Marta, es el lugar donde se hacen los negocios, y en torno a la cual se disponen las demás funciones de la ciudad. Igualmente se concentran las edificaciones que están dedicadas al comercio y el turismo, que en los últimos años esta generando una segregación social, en virtud al desarrollo masivo de estas actividades¹³. Todas las rutas del transporte público de Santa Marta pasan por este lugar.

Pues así, la noción de centro urbano no implica automáticamente la de centralidad geográfica y además no es una entidad espacial inmutable. Por tanto es preciso delimitarlo en cada momento histórico en relación con el resto de la ciudad.

Por otra parte, al igual que la concepción centro urbano, la periferia urbana presenta variedad de definiciones que también estriba desde la perspectiva del análisis.

La teoría de la dependencia dice que la periferia se entiende por los márgenes o extremos de cualquier entidad geográfica, en contraposición al centro. Aquí se define como el territorio extremo de la ciudad formado por una franja en mayor o menor grado de urbanización, cuyas partes están localizadas a cierta distancia del centro y a las cuales éste extiende su acción (Merlín, Choay 1988).

Por su parte la teoría de la deficiencia dice que la utilización del término periferia se identifica con el de deficiencia, pues se hace referencia a las condiciones urbanas de

¹³ La construcción de grandes centro comerciales y hoteles en lugares en antiguamente escenarios residenciales



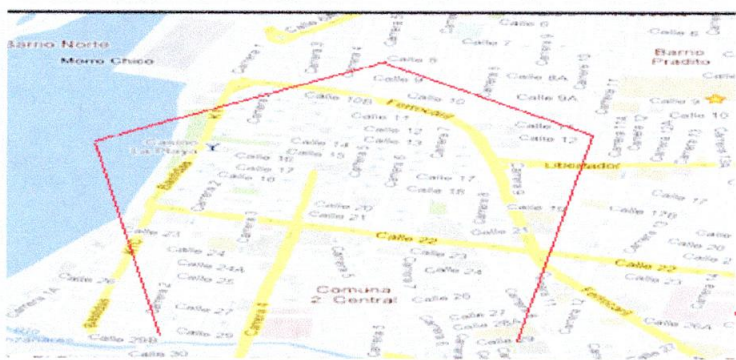
marginalidad, sub-equipamiento y subnormalidad. Estas se identificarán físicamente en las áreas externas de las ciudades. (Arteaga, Isabel 2005).

Pues así el sector de Timayui, se ubica en la periferia noroccidental de Santa Marta y se caracteriza por ser un sector deprimido, carente de todos los servicios públicos. La mayoría de sus habitantes son personas provenientes de sectores rurales del sur del departamento del Magdalena y de la sierra nevada de Santa Marta. Su acceso hasta la fecha (2011) se hace por cualquier medio de transporte privado, especial mente bicicletas y motocicletas, solo una cooperativa de mototaxista garantiza el servicio de transporte.

En este sentido el uso de la palabra periferia no solo se utiliza para designar los espacios externos de la ciudad en términos de distancia, sino que además se usa para determinar aquellos espacios con características de desorden, degradación y baja calidad de vida urbana.

2.0 Trabajando a la huida, el centro urbano de Santa Marta y el mototaxismo

El centro de Santa Marta, entre la calle 10 y 29 en sentido Sur-Norte y de la carrera primera a la doceava que va de occidente a oriente, es el lugar de mayor concentración de actividades burocráticas, turísticas y comerciales de la ciudad. En este espacio se agrupan las oficinas de gobierno y entidades autónomas del orden nacional, departamental y distrital. Al igual que bancos, universidades, colegios, museos, bibliotecas, restaurantes, bares y discotecas.



Mapa # 1: ubicación geográfica del centro de Santa Marta. Google Map



Los almacenes de cadena Éxito y SAO, los centros comerciales La 23 y Prado Plaza, la industria hotelera, las entidades bancarias y las tiendas nacionales de calzado, electrodomésticos, ropa, telas entre otros, son los principales dinamizadores de la economía formal. Según datos suministrados por la Secretaría de Gobierno Distrital, existen en todo el centro de Santa Marta unas 800 locales de ventas legales.

Así mismo, en la ruta del camino frecuente, que realizan los transeúntes, existen cientos de ventas estacionarias y numerosos locales que comercializan al menudeo jugos, frutas, verduras, fritos, dulces, minutos a celular, elementos para el aseo, lencería, ropa, calzados, juguetes etc. siendo la carrera quinta entre calle 10 y 22 el epicentro de la mayor concentración del comercio informal y pirata de la ciudad.



Fotografía 1. Ventas informales del centro de Santa Marta. Adalgiza Fernández, 2005.

Consecuentemente el centro de Santa Marta, es frecuentado mayoritariamente por residentes; trabajadores (formales e informales), paseantes, consumidores del espacio público y bañistas, aunque regularmente está lleno turistas del interior del país o extranjeros.

Toda esta confluencia de cuerpos tan variados, genera una serie de prácticas y dinámicas sociales, que evidencian disímiles maneras de vivir y sentir el principal escenario de integración urbana de la ciudad, que por demás, en años recientes resulta contrastante paisajística y económicamente. Los planes de desarrollo implementados en años recientes como el Plan estratégico de recuperación del Centro Histórico de Santa

Marta Plan Centro¹⁴ y el Transporte Unido Samario TUS, subyace un cambio en la trama urbana y social del centro de la ciudad, donde las actividades de rebusque como el mototaxismo y el comercio informal en general, resiste a los nuevos desafíos que trae consigo el aburguesamiento del centro de Santa Marta.



El proceso de remodelación y embellecimiento de calles, andes y parques que comenzó a mediados del 2000, junto al avance del sector inmobiliario que compra y restaura edificaciones para luego venderlas a empresario extranjeros (gringos, españoles, italianos y alemanes) que las transforman en lujosos y exclusivos restaurantes, discotecas y bares, ha significado la expulsión de vendedores y consumidores informales del espacio público, de sus habituales lugares de trabajo, en un proceso que los estudiosos llaman gentrificación, término que se le atribuye a la socióloga Ruth Glass (1964) y se refiere a la transformación urbana caracterizado por el cambio de habitantes residentes de un espacio urbano a otro, generalmente estos espacios están ubicados en los centros históricos en donde son desalojadas las clases tradicionales para ser remplazadas por habitantes de clases económicas más prestantes.

El cierre de calles, el cambio de rutas del transporte y la prohibición a las motocicletas por el centro de Santa Marta, sin duda obedece al mecanismo impuesto por el distrito para entregar al sector privado parte de la administración del espacio público, que por demás no solo afecta a vendedores ambulantes y mototaxistas, si no que va en detrimento de un amplio sector de la población, que en nombre de la recuperación del espacio público y el desarrollo económico, ve afectada la movilidad urbana, así como su economía .

“Ahora con esa vaina del Plan Centro ya no podemos entrar al centro, imagina si pa coger una buseta hay que caminador como diez cuadradas, ya no pasan por la playa las que van pa los almendros y el mercado.... ahora el centro es pa ricos, lo único es llegar a los juzgados y al banco hacer vueltas y salir porque nojoda ya no hay nada pa uno, tu puedes creer que un café vale dos mil pesos y una cerveza vale seis mil pesos, menos mal que todo vía hay tiendas que las consigues a dos mil y están caras” (entrevista, Jaime Duran, abogado transeúnte del parque de los novios 24 de agosto, 2011)



¹⁴ Plan de recuperación integral del centro histórico de Santa Marta, es un macro proyecto liderado por la dirección de patrimonio del Ministerio de cultura y está apoyado por el Banco interamericano de desarrollo (BID) según la administración de Santa Marta, el objetivo es el mejoramiento de la movilidad, la promoción del turismo cultural y darle a los espacios públicos mayor importancia. En nombre de este proyecto, se remodelaron calles, parques y plazas del centro.

Muy a pesar de las medidas e intervenciones para desproveer al centro de Santa Marta de la economía urbana del rebusque, y dar paso al dinamismo económico global con el turismo a gran escala y el entretenimiento nocturno, las ventas informales, pequeños negocios al igual que el mototaxismo siguen activos.

En el caso del mototaxismo, que según el distrito de Santa Marta constituye uno de los problemas de mayor importancia en los últimos años no solo en el centro, sino en toda el área metropolitana de la ciudad.

“una actividad que por demás va en detrimento del patrimonio económico del distrito, afectando la movilidad urbana, ha incrementado el índice de accidentalidad y la contaminación ambiental” (Entrevista, Jader Cantillo, ingeniero del Transporte Unido Samario (TUS), 30 de noviembre 2011).

2.1 Los orígenes y la regulación del mototaxismo en el centro de Santa Marta

Desde los orígenes del mototaxismo en Santa Marta a mediados del 2002, el centro de la ciudad fue una de las zonas más prolíferas a este fenómeno social, muchos mototaxistas consultados aseguraron que el mismo instante que apareció de inmediato hizo presencia en las calles del centro de Santa Marta. Fabián, mototaxista del centro asegura, que es difícil saber quiénes fueron los primeros mototaxistas en ubicarse en este espacio, dado que siendo esta área la de mayor circulación de peatones, es apenas obvio que desde distintos puntos de la ciudad, hubiera una demanda del servicio. Además anteriormente cualquiera esquina del centro podía albergar grupo de mototaxistas.

Al comienzo había por todas partes, en la playa, por la diez y por la iglesia, yo me hacía en Sanandresito pero para el 2004 o 2005 se comenzó a decretar las prohibiciones de parrilleros en el centro y nos tocó salir..... es muy difícil estacionarse al interior. (Entrevista Fabián mototaxista julio 2011)

Un hecho fundamental que marco definitivamente la manera de prestar el servicio de mototaxis en el centro de la ciudad, fueron las normas instauradas a partir del año 2004 que restringía la circulación del motocicletas. Oswaldo Bermúdez, Ramón Rebolledo y otros líderes y presidentes de cooperativas en una reunión adelantada en el tribunas de la cancha de fútbol del barrio los almendros, aseguran que los fuertes y constante operativos de la policía, en cumplimiento del decreto 309 del 2004, que prohibía totalmente la circulación desde calle 10 y 29 en sentido Sur-Norte y de la carrera

primera a la doceava que va de occidente a oriente, hizo que la mayoría de los mototaxistas que trabajan en las calles del centro, salieran del lugar y muchos no volvieron a trabajar en esta zona de la ciudad.

[...]Imaginate en el centro donde las calles son angosta y pequeñas como se iba a poner una a meterse por ahí, por eso tuvo mucho éxito esa medida allá (entrevista Ramón, julio 2011)

Así mismo la Unidad de Transito manifiesta en un breve informe suministrado a la presente investigación, que en el primer año de impuesta la norma, la violación de esta fue la principal causal de inhabilidad de la moto y por tanto más sancionada en Santa Marta.

Durante el ejercicio de campo y con la firme intención de medir el impacto de la normatividad y a su vez entender en parte, las lógicas que permiten a los mototaxistas seguir estacionando allí, se hizo cien (100) solicitudes de servicio de mototaxis al centro de Santa Marta desde diferentes puntos, horas y temporadas del año. Durante el mes de julio del 2011, desde el barrio los almendros se hicieron 13 solicitudes de servicio entre tres de la tarde y nueve de la noche, ofreciendo mil quinientos pesos por carrera, a la calle 22 con quinta, dando como resultado la negativa de todos. En el mes de agosto del 2011, desde la Universidad del Magdalena se hizo 11 solicitudes a la sede centro de la misma Universidad por el valor de dos mil pesos, siete aceptaron pero solo hasta la carrera quinta con la calle 16, en línea recta, a cuatro cuadras de la sede universitaria. En el mismo mes, desde Mamatoco se hicieron ocho solicitudes, por dos mil pesos a cualquier punto del centro, todas negadas. En octubre, en el IPC de María Eugenia se hizo nueve solicitudes al centro de las cuales todas fueron atendidas. En resumen, solo diecinueve solicitudes de las cien realizadas desde diferentes puntos de la ciudad, aceptaron ir al centro. En todas nos asegurábamos que las solicitudes fueran hechas a mototaxistas residentes o por lo menos habituales de los lugares donde se hacia la solicitud¹⁵.

“[...]nooooo, al centro no, pues yo llego hasta la dieciséis de pronto, no vale el riesgo” (entrevista, mototaxista del sector de Mamatoco 17 de agosto)

“Yo creo que la mayoría de motos de los mototaxistas que estacionan en el centro, son de los mismo policía, eche son los únicos que no respetan nada. Yo voy al centro pero solo, de

¹⁵ Para tal fin, en lo posible se establecía previo a la solicitud, una conversación de carácter informal que diera indicios de donde estacionaba el mototaxista

pronto cuando voy saliendo y me sacan la mano, cojo uno pero normalmente no” (entrevista, Guillermo mototaxista de los almendros 22 de agosto)

“Las carreras al centro son un problema, yo voy y hago alguna, pero no me pongo como los pelaos de allá, que paran todo el día huyéndole a la policía, por dos mil pesos si las he hecho” (entrevista, mototaxista, del barrio los olivos 9 de septiembre)



Muchos mototaxistas aseguran que el temor infundido de trabajar a la mayoría, fue precisamente el éxito para los que asumieron el reto de ser mototaxistas permanentes en esta parte de la ciudad.

Por su parte Fabián mototaxista del centro asegura que la concentración de mototaxistas que se da en la calle 22 en lo que antes era el puente la araña, efectivamente es consecuencias de las restricciones instauradas, así mismo anoto que este espacio es invadido por su amplitud, ya que les permite a los mototaxistas que estacionan allí huir con mayor facilidad en caso de la presencia de la policía.

2.2 Las esquinas y el paradero de buses: recorriendo los estacionamientos de mototaxis.

Al caminar por las calles del centro de Santa Marta se descubre que una de las mayores concentraciones de mototaxistas se presenta en la interconexión de la calle 22 con carrera quinta, justamente en tres de las cuatro esquinas donde levantaba el ya desaparecido puente de la araña, así como en el paradero de buses que esta en la carrera quinta entre calle 22 y 23.



Mapa # 2. Ubicación geo-espacial de los estacionamientos de mototaxis en el centro de Santa Marta. Google Map



Los mototaxistas que ocupan tres de las cuatro esquinas de la avenida Santa Rita (calle 22) se hacen en plena calle, justamente en las curvaturas que evitan precisamente que estas, sean un espacio de parada, espera o cualquier otra actividad que no sea fluir, circular o transitar. También se observa que los mototaxistas que se hacen en el paradero de buses, lo hacen encima de este y muchas veces anulan la función para cual fue creada, haciendo que los usuarios que esperan el servicio de buses lo hagan de pie y a un costado de este.

Durante el ejercicio de campo se observó que la circulación por esta vía y llegada de los mototaxistas a estos improvisados estacionamientos variaba según la hora del día y el tránsito de potenciales usuarios. Por lo menos, temprano en la mañana, generalmente se observó que los mototaxistas están en constante circulación, y la llegada a los lugares resinificados como centro de acopio, era esporádica y con mucha premura. Solo a eso de las nueve de la mañana se nota una confluencia en los diferentes estacionamientos, siendo el paradero de buses de la carrera quinta entre calles 22 y 23, en adelante estacionamiento A, el lugar de mayor concentración y el único estacionamiento que bien se podría llamar permanente.



Fotografía 2. Paradero de buses de la carrera quinta entre calles 22 y 23. José Zambrano

Es ese mismo instante al mirar a las esquinas donde se ubican los otros estacionamientos se puede observar, que solo parquean, dos o tres mototaxistas que caben en la poca sombra que se da en la esquina del edificio Vives. Entre las once y media y doce del día, la aparición de mototaxis se intensifica debido a la amplia

circulación de personas que salen de sus trabajos a almorzar y generalmente por costumbre se dirigen a sus casas, entre las doce y una de la tarde, se llegó a contar hasta treinta y cinco mototaxista¹⁶ solo en el estacionamiento A, de igual manera se nota la presencia de varios mototaxista en la esquina de la carrera quinta con calle 22 del lado frontal del edificio Galaxia, debajo de las oficinas de la fiscalía, en adelante estacionamiento B y al frente, en la esquina del edificio lives a los pies del almacén Dollar King en adelante estacionamiento C.



Fotografía 3. Estacionamiento B, esquina de la Calle 22 con Carrera Quinta . José Zambrano



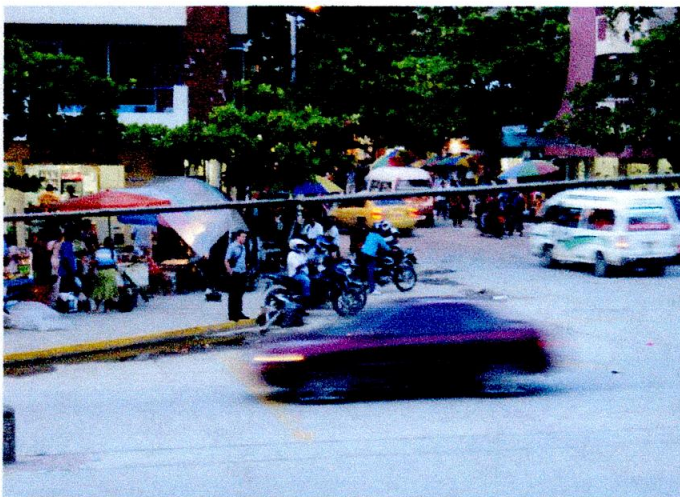
Fotografía 4. Estacionamiento C, esquina del almacén Dollar King. José Zambrano

¹⁶ Nota de campo 26 de marzo 2011

En las horas de la tarde, entre las dos y las cuatro, el movimiento de persona transitando disminuye, igualmente la llegada de mototaxistas. Los pocos que parquean a estas horas en los diferentes estacionamientos, pasan largos momentos charlando y generalmente reparte el tiempo entre el trabajo y el ocio, pero siempre alerta de la presencia de la policía. Es precisamente en esa horas de la tarde cuando el servicio disminuye considerablemente, donde no solo se pudo identificar, a varios mototaxistas como habituales que casi nunca faltaban a los estacionamientos, sino también advertir que estos espacios también son escenarios donde los mototaxistas trasladan los usos y costumbre del lugar donde residen, generalmente sectores populares de la ciudad, ya que la ocupación o apropiación no solo consiste en llegar y hacerse un espacio, si no integrarse a una maneras, unas lógicas, que se curten en ciertos sectores y niveles socioeconómicos de la ciudad.



Al acercarse las 5:00 de la tarde la circulación de paseante aumenta. A esta hora la sombra cubre las cuatro esquinas antes mencionadas y se puede ver proporcionalmente mototaxis repartidos en todos los puntos señalados, también muchos mototaxistas se hacen o ubica en la carrera quinta con calle 22, junto a la panadería Trigo Pan, en lo que antiguamente se llamaba la Fuente Azul, en adelante estacionamiento D.



Fotografía 5. Estacionamiento D: esquina, panadería Trigopan. José Zambrano

Al igual se mantiene con vigor todos los demás estacionamientos. A eso de las 8: 00 de noche se observa que habitualmente debido al poco flujo de paseantes el estacionamiento A va desapareciendo y muchos de los que se ubican en el transcurso

del día aquí, se trasladan a cualquiera de los otros estacionamientos del sector principalmente a los del estacionamiento B y D. Así mismo se observó, que después de la nueve de la noche, debido al poco flujo de paseante, la presencia de los mototaxistas igualmente disminuye, sin embargo se puede advertir a unos pocos trabajan hasta bien entrada la noche, generalmente no parquean sino pasan por el lugar a baja velocidad en busca de algún usuario /cliente.

Durante los seis meses aproximados de campo, se observó que el estacionamiento A, fue el que más perduró en el tiempo, salvo que fuera más de las 8:00 de noche, era el único que siempre tuvo actividad, así mismo, sus miembros eran los más constantes y en su mayoría componían los demás estacionamientos a excepción del estacionamiento C que por cuestiones de estrategia y patrones generados en el mismo ejercicio, casi nunca se hacían allí.

2.3 Los mototaxistas de la 22 con quinta.

A diferencia de lo que ocurre con los “vendedores estacionarios del centro, donde la inmensa mayoría son migrantes de las áreas rurales del interior del país” (Fernández, 2011, P. 54). Los mototaxistas que estacionan en todos los puntos señalados, generalmente son hombres jóvenes entre los 20 y 35 años de edad, que viven en sectores populares de la ciudad, entiéndase sector o barrio popular como un espacio o territorio caracterizado por una condición socioeconómica relativamente baja y que contiene unas prácticas socioculturales entre lo apropiable y lo enajenable, tales como Pescaito, 20 de Julio, Los Almendros, Bastidas, Santa Martín, San Jorge, 11 de Noviembre, María Eugenia, Manzanares, El Pando, Pastrana, Corea, entre otros. Solo una minoría migrante de otras regiones del país, ha encontrado en estos estacionamientos, el espacio para subsistir. No es relevante la presencia de mototaxistas adultos-mayores como se ve en otros lugares de la ciudad.

A su vez, se observa que la mayoría aludió haber realizado estudios secundarios, aunque no todos los terminaron, mientras que son excepciones quienes dijeron haber accedido a estudios técnicos o universitarios¹⁷. A este respecto hay que indicar que si bien los resultados de la encuesta realizada, aprueba las aseveraciones de los mototaxistas,

¹⁷ Este y otros datos fueron tomados del trabajo de campo y corroborados con la implementación de una encuesta.

Fabián mototaxista y líder¹⁸ del lugar, apuntó que muchos mototaxistas del centro dejan los estudios por ser mototaxistas, algunos por verdadera necesidad otros por buscar el camino fácil a la consecución de dinero.

En la cotidianidad de algunos de los estacionamientos, casi todos se expresan con las pautas culturales propias de los sectores populares de Santa Marta. Por ejemplo en el estacionamiento A que en el sector son conocidos como “los corticos” por solo hacer carreras cortas principalmente a los barrios cercanos a la calle 30, todos suelen responder por algún sobrenombre o apodo (El Capi, Pepe, Poncho, Memo, Kikin, El Pechy entre otros), siendo muchos de estos expresiones de amistad. Así mismo, cuando el tiempo y el trabajo lo permite, se observa, actividades lúdicas que igualmente se reproducen en este sector donde residen, como levantar las motos y hacer objeto de bromas a quien pasa cerca al estacionamiento, ya sea conductores de busetas y desprevenidos transeúntes. Aunque esta investigación no intensifico el estudio al barrio María Eugenia o cualquiera de la comuna uno¹⁹, los reiterados encuentros con varios mototaxistas en este sector, permitió observar que este tipo de actitudes y actividades se reproducen en muchas esquinas de ese sector donde habitualmente también parquean mototaxista.

En los estacionamientos se puede encontrar mototaxistas que no han tenido una inserción previa en el mercado de trabajo (es decir, este es su primer actividad laboral), por o otra parte, algunos se han desempeñado como asalariados en empresas principalmente de vigilancia, otros que han desarrollado varios tipos de actividades informal; ayudante del transporte, cobrador, tenderos, repartidor de domicilios entre otros. También están los que han atravesado períodos largos de desocupación.

A su vez se observa que las expectativas que tienen los mototaxistas respecto a la perdurabilidad en esta actividad es muy heterogenia, la mayoría cree que será por un corto plazo y otros, que el tiempo que estarán en este trabajo es incierto.

¹⁸ Aquí hace referencia un mototaxistas sobre saliente a quien el grupo considera como jefe u orientador

¹⁹ La comuna uno está compuesta 1° de Mayo, Acacias, Boulevard de la 19, Calle 29 hasta la Carrera Quinta, Cañaveral, Cañaveral, Ciudadela 29 de Julio, Corea, Daniel Sánchez, El Piñón I, II, El Trébol, El Trébol, La Lucha, Las Américas, Las Colinas del Pando, Loma Fresca, Los Faroles, Los Laureles, Loteo Graciela Riascos, Manzanares, María Eugenia, Martinete, Murallas, Pando (y lotes con servicio), Pando I, Pastrana, Privilegio, San José Del S, San Pablo, Veinte de Enero, Villa del Carmen, Villa del Mar, Villa Marbella

[.....]Yo trabajaba en una empresa repartiendo pollo que se llama Macpollo, me pagaban quincenal, pero eso no alcanzaba, además no podía llegar a la casa a desayunar o ha comer o ha dejar plata pa el día. Eso era una explotación, trabaja casi doce horas diarias por un mínimo, eso lo deje y con lo que me dieron de la ultima quincena compre la moto, se trabaja mejor, soy dueño del tiempo y plata es diaria, llego en la mañana a la casa y descanso, salgo por las tarde hasta la noche y además dos veces a la semana trabajo con mi papa en su camión, haciendo viajes(entrevista, mototaxista Migue, junio 2011)



[.....]Soy pintor y albañil uno se mato mucho en eso y no gana nada, casi todo el mundo se queja de ser mototaxista, pero en comparación con esos trabajos, yo prefiero seguir en esto (entrevista, mototaxista Deiber, abril 2011)

Las razones por las cuales muchos decidieron ser mototaxistas rondan en torno al análisis que hacen del mercado de trabajo, que no satisface las expectativas y necesidades. También como resultado de una decisión racional y económicamente motivada, al hacer la comparación de las utilidades derivadas de utilizar la moto como herramienta para incrementar sus ingresos, frente a otro tipo de actividades. Se prefiere el mototaxismo por que reporta mayor utilidad. Así como la libertad que le produce ser el dueño del tiempo y no rendir cuentas.

“[.....]Hace rato trabajaba en Vimarco y me ganaba un billete bueno, y de pronto nojoda, demore casi dos años sin trabajo. La verdad yo no sabía manejar moto, pero con un billete que me levante compre una y desde el mismo día, me puse a camellar en esto (entrevista mototaxista Santiago abril 2011)

[.....]Cuando el mototaxismo empezó yo tenía 19 años, ya tengo casi 9 años de estar en esto, yo trabajaba en la tienda de un tío y busque mujer.....mi papa me dio la moto para que la trabajara, nunca he trabajao en otra cosa (entrevista, Julián, abril 2011)



[.....] No hace mucho trabajaba de portero y celador de un colegio, trabajaba con el distrito, pero tu sabes con son esos puestos, ahora estoy acá, pero antes monte un negocio de lavadoras con un hermano (entrevistas, mototaxista Ricardo abril 2011)

También se debe a una decisión propia que reproduce una trayectoria familiar de trabajos por cuenta propia, algo muy característico en Santa Marta y la región Caribe colombiana.

2.4 Los de aquí y de los allá: distribución espacial de los mototaxistas

Valga señalar que aunque siendo la mayoría de los mototaxistas del centro oriundo y residentes en Santa Marta, se observa grandes diferencias en las dinámicas sociales surgidas en los distintos grupos de mototaxistas, principalmente entre los grupos conformados por miembros pertenecientes al mismo sector y los que son más diversos, también entre los grupos donde sus miembros son constantes y los que son ocasionales.

Por lo menos en la esquina del Edificio Vives al costado del almacén Dollar King, la mayoría de los mototaxistas son procedentes de diversos sectores y barrios de la ciudad, muchos de estos no estacionan habitualmente en el sector, solo llegan por momentos a rebuscarse, así que muchos no se conocen entre sí. En las charlas y conversaciones se habla de lo cotidiano, de las noticias del día, pero se nota el distanciamiento, al no deslumbrarse bromas, reclamos, sobrenombres, risas y relatos de aventuras y anécdotas. Se pudo notar que los lazos de solidaridad no son muy fuertes como los que se dan entre miembros de los otros estacionamientos. Estas deducciones se hicieron en base a lo que en reiteradas ocasiones se observó, así como en los mismos testimonios de los que estacionan en ese lugar, muchos de los cuales manifestaron no llegar todos los días al centro y lo hacen cuando desde algún punto de la ciudad les piden un servicio al centro.

[...]No esto aquí tiene su gente, ahora estoy aquí y me sale una carrera y salgo de una yo me parqueo en el hospital también con unos pelaos del barrio.... Todos somos de bastidas, aquí solo vengo y arranco..... claro uno tira la chiva pilas que hay viene la policía pero ya hasta ahí cada quien se salva como pueda.(entrevista mototaxista, agosto 2011)

Mientras tanto, los mototaxistas que se hacen en los otros estacionamientos la mayoría son del sur de la ciudad, de la comuna uno, principalmente de los barrios que se levantan a los pies de toda la calle 30 como María Eugenia, Primero de Mayo y El Pando entre otros. En los encuentros cotidianos, en las charlas y conversaciones se habla fútbol, motos, mujeres y se detallan los encuentros sexuales, también en tonalidad burlona se discute la identidad sexual de alguno miembro del grupo o conocido de todos. Al igual, suenan sucesos acontecidos en los barrios donde residen como peleas, robos, infidelidades y desavenencias, en muchos casos, entre familiares de miembros

del grupo. Las tensiones, discusiones y los chismes están al orden del día. Pero en general hay un ambiente de camaradería, y se apoyan al momento de algún enfrentamiento con la policía, como quedo evidenciado en la siguiente nota de campo:

En la tarde del 11 de agosto estando en el estacionamiento A de repente se observo la presencia de la policía, al momento que los mototaxistas intenta emprender la huida la policía les atravesó la moto, quedando uno de los mototaxista sujeto, sin poder salir, de inmediato los compañeros que habían huido, se regresaron armados con los cascos en las manos, y al instante también aparecieron otros mototaxistas quienes se sumaron a revuelta, alguno sugiero que lo ayudaran rápido antes que llegue la patrulla, por su parte los mototaxista que apenas eran dos, se vieron obligados a dejar ir al mototaxista ante las amenazas de más treinta mototaxista que en menos de dos minutos hirieron presencia.(nota de campo 11 de agosto 2011)



Aunque es notoria la presencia de mototaxistas de diferentes ciudades y pueblos cercanos en los diferentes estacionamientos, la mayoría son de la vecina población de Ciénaga. Estos se estacionan en cualquiera de los puntos señalados principalmente en el estacionamiento C.

Emilio mototaxista del sector asegura ser de Ciénaga y alterna su estancia entre la vecina población y el barrio María Eugenia, donde por momentos reside, desde que se viene a trabajar como mototaxista a Santa Marta.

“sisas de ciénaga city, cienaguero de corazón, pero tengo familia acá además también estudie en el Liceo Celedón dos años, ahora estoy camellando en esto, la moto no es mía es de un primo la mía la tengo en ciénaga camellando. Al hombre le salió camello y lo estoy remplazando jajjaa.... uy como aquí se gana casi el doble que en ciénaga pero los recorridos mas largos, pero ya estoy aprendiendo a trabajar aquí por lo menos los que paran aquí conmigo, solo van “la 30” a mi me gusta las del hospital, mercado y Pescaito, pero ya veo por que no le jalan, ya sé uy mucho riesgo con la polocha además las de la 30, que son las que más salen, allá es donde esta el dulce, pero ahí donde parqueo yo, soy el único que va pa donde sea”(entrevista, Emilio 11 de agosto 2011)



Esta distinción en relación a sus procedencias, se refleja en las formas de trabajar y de integrarse a los grupos. Por ejemplo, mientras que los mototaxistas residentes priorizan las rutas y el servicio a ciertos sectores y lugares, los mototaxistas temporales que vienen de otras ciudades, generalmente van a cualquier lugar donde se le solicite. Sin

embargo se observar que algunos después de varios días de interacción en los estacionamientos y de encontrones con la policía, delimitan su radio de acción al igual que otros.

[...] uno aprende mañas, no enserio es verdad si solo trabajas unas partes es mejor, yo cuando llegue por mil pesos nojada me iba pa universidad pero ya uno sabe que no aguanta mejor solo cojo las de la treinta que son las que mas salen y como todos aquí(entrevista mototaxista cienaguero agosto 2011)



2.5 Rutina y regularidades del servicio

Las rutinas y regularidades de los grupos de mototaxistas del centro de Santa Marta como se dijo anteriormente dependen de la procedencia y la afinidad de los miembros. Es por eso que los grupos compuesto por mototaxista residentes en diferentes lugares de la ciudad, prestan el servicio a zonas más amplias, mientras que los que están compuesto en su mayoría por residentes de un sector, tienen a dar prioridad al sector donde residen.

Los primeros se ubican principalmente en la esquina del almacén Dollar King estacionamiento C, y en menor medida algunos mototaxistas se hacen en la esquina del lado frontal del edificio Galaxia en la calle 22 estacionamiento B.

[...] aquí nosotros vamos a todas partes y el precio depende de lo lejos sea la carrera, la gente sabe que en esta es la esquina los mototaxistas hacen carreras a todas partes....eso no lo planea nadie las cosas se dan así, mira los que parqueamos aquí en la esquina del vivero²⁰ lo hacemos por que es más fácil coger la 22 subiendo y de ahí conectamos con la avenida el ferrocarril, la 19 o sea a cualquier parte de la ciudad, Mamatoco, la universidad donde sea, lo único es que una carrera del a cualquier parte vale mínimo mil quinientos (entrevista mototaxista, septiembre 2011)

Mientras tanto los que se hacen en los otros estacionamientos, aunque la mayoría alude la libertad de prestar el servicio hasta “el fin del mundo”, en la práctica se observa que el servicio de estos grupos, tiene una marcada tendencia a ser prestado al sur de la ciudad, especialmente a la comuna uno.



²⁰ La esquina del vivero es la misma esquina del edificio vives, solo que muchos mototaxistas todavía la llaman así por justamente ahí estaba el almacén vivero lo que ahora es Éxito y Dollar King

Con el firme propósito de identificar las rutinas y normatividades que regulan la práctica del mototaxismo, en varias ocasiones se puso mucho cuidado en las solicitudes del servicio a lugares distantes del centro, pues si bien era obvia que ellos preferían las carreras cortas por lo que implicaba en costos y beneficios, la intención era captar, como articulaban o instituía en los estacionamientos esta forma de trabajar.

Después de aceptadas varias carreras a distintos sitios distantes del centro como la universidad y como barrios Los Almendro y Mamatoco, se observó que mientras el servicio se solicitaba, a un mototaxista solo sin la presencia de sus compañeros fácilmente podía decir que no o aceptarla por una cuantía más alta, pero su reacción era diferente a cuando se solicitaba una carrera distante en presencia del grupo. En presencia de sus compañeros generalmente exclaman en voz alta, hacerlo por alguna necesidad y también dejan en evidencia cual es la cuantía de la carrera.

(U) usuario (M) mototaxista

U. oiga señor voy para la clínica de Saludcoop

M. ¿pa dónde?

U. a Saludcoop de la avenida del libertador

M. vale dos mil quinientos

U. bueno

¡¡Voy pa esa!! Mañana es día sin moto y hoy no he hecho nada marica (nota de campo 9 de agosto 2011)

Así mismo, se apreció que las reiteradas prestaciones del servicio por parte de un mototaxista a lugares contrario a los de la comuna uno, es motivo de chismes, bromas e inquinas.

Ese doble cero²¹ trabaja pa donde salga, ese man es un muerto de hambre, ya lo tenemos vetao²². es un hambrió, es el único que trabaja desde la mañana y son las diez de la noche y todavía está dándole, además ofrece las carreras mas baratas pa quitársela a uno. Siempre habla de cuanto se hace diario,

²¹ Doble cero hace alusión a que el mototaxista que corresponde dicho apodo generalmente presume de hacer cien mil pesos diarios (100.000)

²² Entiéndase como alguien no digno de confianza.

claro se hace mas de cien mil, él cree que uno es marica, diga la verdad, usted es hambriao le gusta la plata... cuando te pille la policía ni quien corra..... Estas visto (nota campo agosto 2011)

Aquí se entiende que querer acaparar la mayoría de carreras, el extenderse en las horas de trabajo y hacer alarde del recaudo del día también genera ciertas antipatías.

2.5.1 Rutas y caminos frecuentes

Preferente ○ Ocasional ○ prohibido ○



Mapa 3. Rutas y caminos frecuentes del mototaxismo en el centro de Santa Marta. Google Map

El mapa muestra el radio de acción de los mototaxistas, en lo que comprende el centro de la ciudad y las rutas que confluyen como principales vías de acceso y salida al mototaxismo.²³

Desde los estacionamientos de mototaxis del centro de Santa Marta, una de las principales vías es la avenida Santa Rita (calle 22) que va de occidente a oriente y en vía recta, cubre una amplia zona hasta la carrera 24, atravesando el hospital Fernando

²³Esta construcción fue elaborada en base a los relatos, y al recaudo que se obtuvo como usuario del servicio, ya que en muchas oportunidades solo con fin de establecer algunos patrones en cuanto a las rutas y caminos, se solicitaba el servicio a diferentes puntos de la ciudad, todos ellos que estuvieran en el radio de trabajo de los mototaxistas o los grupos en los cuales se hacían.

Tronconis y la clínica la Milagrosa hasta el polideportivo. Ruta que habitualmente prefieren los mototaxistas que se hacen en el estacionamiento C, ya que esta tiene un radio de acción más amplio al conectar con otras arterias viales que conducen a casi todos las comunas y barrios de la ciudad; la avenida del Ferrocarril y carrera 19 atraviesan a la ciudad en el sentido sur/norte. Entre tanto, en sentido contrario, en dirección a la playa, queda casi inhabilitada para el mototaxismo debido a que en ese camino se encuentra el comando central de la policía nacional.

Por otro lado, está la carrera quinta, que desde la intercepción con la Avenida Santa Rita (calle 22) hasta la Avenida de Rio (calle 29) circula en dos sentidos, sur/norte y norte/sur, y desde la misma Avenida Santa Rita en sentido sur norte yendo a la comuna tres, concretamente a Pescaito, se achica y circula en un solo sentido.

[.....] El barrio más cerca es Pescaito y 20 de julio, también villa tabla, son más cerca que el mismo María Eugenia y Manzanares, pero no vale el riesgo mucha policía, carros, y semáforo, uff lo cogen a uno con los pantalones abajo, no se puede correr mucho. (Entrevista, mototaxista anónimo 19 de agosto 2011)

La lenta circulación vehicular, la alta semaforización y los operativos policiales ha hecho que muchos mototaxistas no circulen con pasajeros por esta parte de la carrera quinta, al punto de negarse a cubrir los barrios de esta parte de la ciudad, como Pescaito, 20 de Julio Villa Tabla, entre otros. Entre tanto en la vía que conduce al encuentro con la calle 30, la carrera quinta, presenta solo la detención obligada en el semáforo de la calle 26. Muy recurrente que muchos mototaxis prefieran las carreras por esta importante vía por que solo hasta la calle 29 se prohíbe la circulación de motocicletas con parrillero, hecho que motiva y prioriza a los usuarios de la comuna uno ya que solo al conectar con la calle 30 en el puentes Las Platinas estarían exentos de cualquier detención por esta infracción.

Aunque la calle 30 directamente no confluya en el centro de la ciudad y solo se conecta con la Carrera Quinta, una cuadra delante del puente del rio Manzanares, es una de las principales vías para los mototaxistas del centro de la ciudad, dado que esta permite comunicar a casi todos los barrios de la comuna uno, sector que mayoritariamente utiliza este servicio de transporte. En muchas ocasiones se observó que el servicio por esta importante vía fácilmente puede llegar hasta la lucha. Por esta vía se cubre el servicio hasta el sector de la Universidad del Magdalena.

La Avenida del Río es otra de las principales vías, por donde circulan gran parte de los mototaxistas, que desde la interconexión con la Carrera Quinta hasta la Avenida del ferrocarril, es un espacio de gran actividad comercial y por tanto ruta obligada en el diario trasegar de estos consumidores del espacio público.

Valga señalar que muchas de las rutas que se entiende como vedadas o poco transitada por los mototaxistas, solo lo son cuando están en el oficio, al llevar un pasajero son vulnerables al acoso de la policía

2.6 Llegando al estacionamiento cuestión de afinidad, parentesco y vecindad

Aunque el parquear o estacionarse en cualquiera de los puntos antes señalados, en apariencia no tiene restricciones y cualquiera puede llegar y trabajar como mototaxis, se pudo notar que para ser parte de los juegos, actividades y por tanto las consideraciones propias de cercanía, es importante la afinidad, entendida esta como las competencias al hablar, al referir los chistes, tolerar las bromas y demás actividades que no precisamente tiene que ver con el trabajo. En reiteradas ocasiones se observo a mototaxistas que por algún momento parquearon en alguno de los estacionamientos donde estacionan los llamados “corticos” o los de María Eugenia, no volvían hacerlo, al no tolerar el comportamiento de estos, en especial sus juegos y bromas. A este respecto se pudo observar que alguna vez, un mototaxista de nombre Mario manifestó querer integrar a los mototaxistas del centro a una cooperativa que el dirigía y que estaba integrada por mototaxistas del hospital y clínicas aledañas, pero advirtió que a los llamados “corticos” nunca los integraría, por irresponsables y mal comportamiento con que habitualmente parquean en ese espacio.

*Yo alguna vez estacione ahí con ellos, que se va imaginar uno que pueda existir esa clase de comportamiento, a meterse con la gente, a levantar las motos y paquean en la mitad de la calle, eso que es..... Eso pasa por que todos son de la misma cuadra y esa mamadera de gallo la traen desde allá, es lógico que se forme el desorden lo mismo pasa en Gaira y en la Paz.
(Entrevista, mototaxista septiembre 2011)*

Ahora en cuestión de afinidad, durante todo el ejercicio de campo se advirtió de la presencia de muchos mototaxistas que no eran habituales del estacionamiento A, llegaban esporádicamente, pero algunos gozaban de la simpatía de muchos, y al preguntar a varios de los mototaxistas habituales por la presencia de aquellos, varios



reconocieron que si los conocían pero advertían que no eran mototaxistas del lugar, sin embargo muchas respuesta iban acompañadas de alguna virtud para indicar que si bien no era un mototaxista permanente en el grupo, su simpatía lo hacía afín y semejante a todos, generalmente en estos casos, eran hombres con promedio de edad 20-35 relativo al grupo, al igual que su residencia, aunque esta última, no siempre era la constante.

Eso parece, ayer fue que lo vi, pero el vale como que es de María Eugenia..... En toda la 30 se ponen varios y cuando le salen vueltas pa el centro, llegan y si conocen a alguien de aquí, llegan y hablan, maman gallo y la vacilan, el man llevo con un radio de esos nuevo y bailando, de una se puso hablar con la gente.

¿Entonces cualquiera pasa y se queda?

Eso es como todo, los que llegan saben que la mayoría que los que parquean aquí somos de la comuna uno, de manzanares, el pando de todos esos lados y a muchos les gusta la mamadera de la gallo y el desorden, además que este es buen puesto. Por eso la gente que llega es de la comuna uno que no les da pena porque son igual que uno. Mira que aquí no hay viejos ni manes mayores, ellos tienen su parche igual. A mí me sale una vuelta al hospital y no me quedo allá, yo me espero una carrera pero no me quedo con mototaxista de allá. (Entrevista, Fabián mototaxista septiembre 2011)

Por otro lado, llegada a los estacionamientos también se presenta por vínculos familiares (parentesco), más si la procedencia de quien desea trabajar en el sector, no es de los sectores o barrios donde reside la mayoría de mototaxistas. Varios de los mototaxistas que estacionan en cualquiera de los estacionamientos aseguraron que ellos llegaron al lugar por medio de algún familiar especialmente primos, sobrinos y tíos contemporáneos, muchos de los cuales ya no trabajan en el sector.

[.....] “Yo ya hacia mototaxis, un vez mi primo me dijo que el centro se hacía más plata, pero que tenía que tener cuidado con la policía que no deja trabajar tranquilo, así fue que vine (Entrevista mototaxista Julián, 11 abril, 2011)

Ahí donde tú lo vez mi tío es menor que yo, yo lo traje a trabajar aquí pa que se rebuscara, el hombre compro la moto exclusivamente para trabajar en esto, el también es de Primero de Mayo, pues no es amigo de todos pero, si lo conocen, lo han visto (Entrevista, Deiber Conrrado, 17 mayo 201)

También se observó que aunque muchas veces no existe tal parentesco, este se utiliza como estrategia de aceptación.

Yo no soy de María Eugenia, yo vivo en Pescaito, pero yo conocía a uno que esta afiliado a la cooperativa de Pescaito y es amigo de mi papa, yo desde siempre he llegado aquí pero nunca me había parqueado.... entonces yo le dije a memo que yo quería parquear aquí, al principio dijo no era difícil por que todos era del mismo barrio al final un día llegue estando el aquí, el dijo que yo era sobrino, pues y el resto fue de mi parte(entrevista, mototaxistas del centro septiembre,2011)



Durante el ejercicio de campo se noto la ausencia de hermanos y padres trabajando en los diferentes estacionamientos.

La ocupación por vínculos barriales o de vecindad es una de las características más notable en los diferentes grupos de mototaxistas del centro de Santa Marta, principalmente en el estacionamiento A, donde la mayoría de sus miembros viven en la comuna uno, haciendo que sus rutinas y regularidades en parte estén mediadas por esta característica.

[...] todos en el barrio saben que aquí llegan varios pelaos de María Eugenia, yo sabia pero no quería llegar, por que había mucha gente que no conocía, pero cuando llegue por primera vez, me hice llaveria de dos pelaos del barrio que me dijeron que llegara. Aquí no hay problema con la llegada, si conoces a alguien llega y los saludas y ya, ahhh y te haces el marica. Lo que pasa es que a uno le da vaina con la gente que no conoce, pero se me hizo fácil cuando sabía quienes llegaban aquí. Aquí no llegan todos de la comuna uno, hay mucho más de Manzanares Primero de Mayo, el Pando, María Eugenia y Corea, no he visto al primero del minuto. Puros barrios populares donde no hay trabajo y hay mucho pelao desocupao (entrevista, mototaxista del centro 11 septiembre 2011)

Puede que la ambigüedad de este relato no muestre completamente las dinámicas o maneras de llegada y enganche en los estacionamientos, pero a las claras sus testimonio permite revelar la importancia que tiene la vecindad o residencia a la ahora de llegar a trabajar en los diferentes estacionamientos.

Para captar con más precisión las dinámicas de apropiación por vecindad, durante todo el proceso de campo, se puso mucha atención a la regularidad y presencia de quienes llegaban a diario. Directamente se les preguntó a todos los que accedieron a dar entrevista, por el lugar de residencia y la relación con el espacio que ocupaban en el



centro de la ciudad; si eran mototaxistas de tiempo completo y con que regularidad asistían al centro y/o a los estacionamientos. Así mismo, de manera indirecta se les inducía identificar en el grupo a los que estuviesen en iguales condiciones.

La siguiente entrevista fue realizada a un mototaxista de 30 años de edad, que se auto identifico de tiempo completo y con más de seis años de estar parqueando en el centro.

¿Tú solo trabajas en el centro o en que otro lugar?

En muchos lugares pero solo parqueo en el centro

¿Todos los días?

Sisas hasta con pico y placa

¿Desde cuando trabajas aquí?

nojoda ya voy pa seis años

¿En que barrio vives?

Ahora que saque mujer en María Eugenia, pero yo naci y crecí en primero de mayo, ahí mismito, hace como un año apenas.

¿Tu fuiste uno de los primero en llegar acá?

La verdad no, pero si soy uno de los que mas llega tiempo de estar por acá.

¿Como llegaste?

Viendo y cogiendo moto me di cuenta que los que llegaban al centro la mayoría eran del barrio, y así vine.... Yo compre la moto y de una vine al centro a trabajar, primero me ubique en la esquina de la fuente azul²⁴ y después llega allá donde me vez siempre

¿Por que te quedaste en el paradero de buses?

Por la sombra, nombe el ambiente es relajao y además al principio uno llegaba a cualquiera de las esquina y no se hablaba uno con nadie, pero en el paradero había gente del barrio o conocidos, mas que todo conocido por que la verdad ninguno vive al lado de mi casa, eran pelaos con los que uno fugo por el barrio y en el colegio.

²⁴ La fuente azul es lo que en la actualidad es la panadería trigo pan

¿Si conoces a todos los que llegan allí?

a los que llegan en las esquinas no, pero donde yo parqueo si, a todos, claro las caras cambian pero siguen llegando gente de primero de mayo, María Eugenia, el Pando. Gente que uno se encontrado en el colegio, jugando futbol o en los bailes. Allí llegan como cuarenta pelaos y todos nos conocemos. A veces pasa que llegan pelaos que nunca han llegao y conocen gente de sus barrios trabajan un rato y se van eso pasa mucho. (Entrevista, Santiago 22 de marzo 2011)

Aquí que evidenciado que más que compartir el oficio de mototaxis, la llegada a los estacionamientos (ocupación del espacio público) puede que sea un proceso complejo en la medida, en que quien acceda o estacione en el lugar y no tenga, los modos de vida, las costumbres y discernimientos naturales y comunes a los miembros de este grupo de trabajadores de la vía pública.

2.7 ¿Quién es mototaxista?

¿Quién verdaderamente es considerado un mototaxista?, ¿cuáles son las pautas o referentes para llamar a un individuo mototaxista?, ¿Cómo se consigue este trabajo? estas y otras preguntas surgen al observar las diversas manifestaciones de lo que en el centro de Santa Marta se conoce como mototaxismo. Así mismo, las diferentes incursiones que se dan, por personas ajenas al entorno de los estacionamientos, hace que algunos mototaxistas del lugar no consideren a otros como tal.

En algún momento del mes de julio del 2011 en busca de asesoría para continuar con las incursiones en los diferentes espacios o puntos establecidos como estudio de campo, se presento la oportunidad de asistir a una reunión por la candidatura al concejo del líder mototaxista del centro Deiber. Ese día, estando en conversación con varios mototaxistas sobre los factores que dificultan la aceptación del servicio en la ciudad, alguien expreso, que lo que entorpece la organización del gremio, es el incremento de personas que trabajan esporádicamente en el mototaxismo, así mismo en el calor de la conversación se identificaron varios calificativos que hacían alusión directa a si es o no mototaxista legítimo.

Aunque la subjetividad del investigador entienda que mototaxista es cualquiera que llegue a los estacionamientos y ofrezca el servicio como los demás, esta conjetura es tal vez destituida por las voces de los mismos mototaxistas que a suerte de la investigación,

muchos tienen un gran interés, en identificar los que son verdaderamente mototaxista para consolidar un proyecto de unidad y alcanzar representatividad ante el distrito y el gobierno nacional²⁵. Otros simplemente manifiestan no ser mototaxistas *“a veces me rebusco en la moto, pero yo no soy mototaxista”*(nota de campo, julio, agosto, septiembre y octubre 2011) aunque durante todo el ejercicio de campo a varios se les vía como mototaxistas permanentes y fueron parte activa en la interacción del investigador y los grupos.

¿Cómo se identifica un verdadero mototaxista?

“Mira sin importar que sea en cuerpo ajeno²⁶, el mototaxista se conoce por la moto y la pinta, todos sabemos que quien compra moto o la alquila para trabajar de mototaxista utiliza las modelos 100 grandes, ya sea Bajaj, Honda o Suzuki se preocupa por tener los dos cascos. La gente ya reconoce a un mototaxista, mira mi moto, con esta moto muy pocos me paran ahora tengo que decir a la orden mototaxis, en cambio una moto grande Bajaj todos la paran, ya saben que esas son las propias.... La pinta también ayuda, los mototaxistas utilizan guantes, mangas. Los paracaidistas²⁷ manejan motos scooter de esas 100 pero modelos pequeñas como las Kriptón o Wave, cuando están varao salen y se rebuscan, bueno a esos son los que hay que sacar del gremio. Los planes en todas las asociaciones es que un mototaxista sea: dueño de la moto, trabaje exclusivamente del mototaxismo y se identifique como tal, mediante un uniforme y un carnet”. (Entrevista, Fabián Escarraga líder mototaxista del centro, agosto 2010)

Aquí se nota que el señor Escarraga tiene un discurso formado en la militancia de asociaciones que buscan de una u otra forma la regulación u homologación del mototaxismo como servicio público. Al expresar los diferentes elementos o referentes que a su entender e interés es un mototaxista verdadero, puso mucho énfasis en el vehículo como punto clave y la apariencia, así mismo hace salvedad que existe un grupo de individuos oportunistas que tienen elementos y referentes que los excluye de lo que son los mototaxistas verdadero.

¿Tú crees que todos los que estaciona aquí son mototaxistas verdadero?

²⁵ Visión compartida por los diferentes líderes y presidentes de asociaciones de mototaxistas de Santa Marta

²⁶ hace referencia a quien trabaja en moto de alquiler o arrendada, la expresión se entiende como que el dueño de la moto, utiliza al conductor para lucrarse de su trabajo

²⁷ Hace referencia a las personas que ocasionalmente prestan el servicio de mototaxistas, especialmente en temporadas buenas



Claro que si, la mayoría no hace más nada sino manejar moto y parquear aquí todos los días.... Aunque no somos muchos, los más veteranos que nos dedicamos a esto si somos verdaderos mototaxista y sin pena reconocemos que los somos. Aquí llega un pelao loco que dice que no es mototaxista y hace mototaxismo, algunos que lo conocen se molestan y no lo llevan en la buena, con el tiempo la gente le coge cariño a esto, por eso es la molestia con los ocasionales y los que reniegan de ser mototaxis (entrevistas, mototaxista 13 de agosto 2011)

Este mototaxista en su intervención señala que un mototaxista verdadero es el que se dedica por completo a esta actividad y que generalmente son personas que ya tienen tiempo de estar en el oficio, así mismo advierte que quien llega ocasionalmente no tienen interés en reconocerse como tal.

¿Tú te reconoces como mototaxista?

"[....] La gente de aquí se molesta cuando uno dice que no es mototaxista, yo conozco a la mayoría viven por María Eugenia, son vales, yo les digo, apenas le salgo un trabajo diferente dejan de ser mototaxis, los que se molestan son los que no estudiaron y no tienen oportunidad de conseguir otro trabajo. A veces soy mototaxista pues obvio como se le dice a quien hace esto, no hay forma de llamarlo diferente, pero no tengo por qué serlo, si la verdad voy de vez en cuando al centro, por casa mi no trabajo como mototaxis, no me visto como ellos y mi moto no vez que es diferente". (Entrevista mototaxista, 17 de agosto 2011)

Este mototaxista, que manifestó tener estudios y cursos en análisis y programación de sistema, muestra elementos que según su percepción y auto-re-cocimiento, no lo ponen en las mismas condiciones que los demás, este hace una alusión a lo diferente en su vestir, la moto que maneja y la posibilidad que conseguir un mejor trabajo, para no sentirse un mototaxista, aunque reconoce que a priori puede parecer uno más.

[.....]como los buenos mototaxista, a las cuatro y media de la mañana me tomo un tinto, hago una oración con la mujer y salgo a trabajar... por donde vivo ya tengo mínimo cinco carreras entre las cinco y seis de la mañana; vendedores ambulantes que vende arepa, tinto, cigarro y de todo, se montan con las ollas o las chaza. Cuando son las ocho de la mañana ya sabe uno qué está la gente del centro moviéndose, y pa allá voy, roleteo un rato y me quedo en la esquina de la veinte y dos. Durante el día llego como tres veces a la casa dejo la plata de la comia. Cuando llega la tarde, también se pone la vaina buena

*y trabajo hasta ocho, moviéndome en las esquinas de la 22”
(Entrevista, Santiago, 6 de abril 2011).*

En su intervención el mototaxista Santiago devela diferentes elementos y referentes que podría ir construyendo lo que a juicio de muchos es, o debe ser un mototaxista. Pues, la permanencia y constancia al momento de trabajar en el mototaxismo es uno de los factores que permite ser identificado como un mototaxista, al igual indica que cada mototaxista tiene su original manera de trabajar.



En resumen, la propiedad y modelo de la moto, la pinta de trabajo, la constancia y rutinas, al igual que el auto reconocimiento ayudan a construir esa denominación que más que un trabajo es una condición social que tiene como principal variante o causante la necesidad económica. El que utiliza la moto para transportar gente emulando al servicio de taxis, va ser identificado como mototaxista, como cualquier otro practicante que sea identificado según su oficio; taxistas, prostitutas, abogado, medico etc.

2.8 Percepción del tiempo de trabajo

Las actividades laborales de los mototaxistas del centro de Santa Marta, comienzan desde la madrugada, cuando salen a buscar las primeras carreras del día. Por obvia razones a estas horas, no estacionan en ningún lugar, casi todos se dirigen a sectores populares donde residen vendedores ambulantes y comerciantes, que salen desde la madrugada a sus rutinas diarias de trabajo, entre los barrios preferidos están, Pastrana, María Eugenia, Manzanares, Primero de Mayo, así mismo Pescaito, 20 de julio y Los Almendros.

[.....]Como los buenos mototaxista, a las cuatro y media de la mañana salgo a trabajar.... por donde vivo ya tengo mínimo cinco carreras entre las cinco y seis de la mañana...también allá arriba hay muchos vendedores ambulantes que no tienen puesto fijo, vende arepa, tinto, cigarro y de todo, se montan con las ollas o las chazas (entrevista, Santiago, 6 de abril 2011).



Entre los lugares que demandan el servicio a tempranas horas están, el mercado público, las clínicas, el hospital, el batallón Córdoba y las oficinas del DAS.

A las 6:30 hasta las 9:00 de la mañana, los colegios, universidades y trabajadores formales e informales del centro de Santa Marta, son el foco de atención. Muchos

mototaxistas comienzan la jornada en el centro a las seis de la mañana con la traída de comerciantes y estudiantes a los colegios y sedes de universidades.

[.....]Hay muchos movimiento de estudiantes y manes que trabajan en el centro desde las 6:00 hasta 8:30 de la mañana, con juicio se hace un fácilmente diez mil pesos... después me voy pa la casa y duermo y salgo otra vez como a los once (entrevista, Julián mototaxista 6 de abril 2011).

Al medio día entre las 11:30 y 2:00, el aumento de transeúntes notorio, los que salen de las jornadas de estudio y los que van y vuelven al trabajo, en horas de almuerzo.

[.....]Claro es buena hora de 12: 00 a 1:30, excelente, salen las carreras facilitas y cerca, ahí es donde uno se pone consentido y prefiere las carreras cerca, si te vas lejos no sirve, al menos que te paguen más (entrevista, Julián mototaxista 6 de abril 2011).

Pues así el tiempo fuerte de trabajo o de mayor actividad se presenta, en la mañana entre 6:00 y 8:00, al medio día 11:30 y 2:00 y más tarde entre 5: 00 y 8:00 noche. A estas horas muchos mototaxistas incrementa la presencia y circulación por los diferentes estacionamientos. Mientras que los tiempos proclives a ser más laxos y aprovechados para ir a la casa u hacer otras actividades, están entre 9:00 y 11:00 de la mañana, en las tardes entre 2:00 y 4:00.

[...]Claro yo después de salgo en la mañana bien temprano llego a la casa desayuno y descanso, duermo y las 11:00 otra salgo, por lo menos los días que tengo que trabajar más duro, la llegada a la casa es corta (entrevista Santiago 6 abril 2011)

[...] ahora de mototaxis gano más que en el trabajo anterior y además me da tiempo de ir a la casa, figúrate que todos los días salgo a las 4:00 de la mañana y a las 9:00 estoy descansando y salgo otra vez, como a eso de las 5:00 de la tarde hasta las 9:00 de noche (entrevista, Deiber 11 de marzo 2011)

Para estos trabajadores el tiempo de descanso o presencia en la casa, es casi obligatoria. Las llegadas y duración en la casa, depende de la premura u obligación que tengan el mototaxista. Así mismo, gran número de mototaxistas manifestó anteponer este trabajo a otros, con el argumento que el mototaxismo les permite estar más tiempo en sus casas, tiempo que se lo dedican a sus familias.

[...]Claro antes repartía pollo en Macpollo pero que va, me gano más aquí de mototaxis y además no tengo jefe y puedo ir a mi casa cuando quiero, claro después de sacar lo del diario (...) tengo un niño pequeño y lo puedo ver cuando yo quiera, también puedo llevar lo que he hecho, siempre hace falta algo en la casa (Entrevista Luis López, 20 abril 2011)

Por otra parte, es muy usual que muchos mototaxistas estén en los estacionamientos y no precisamente trabajando, aunque estén en sus motos, su estancia, es para socialización y relajarse, tiempo laxo²⁸ dedicado a otra actividad que no es el trabajo propiamente dicho.

[...] Así es, solo a mamar gallo, no es todos los días, pero hoy estoy en pico y placa y hoy vine hablar y a estar jodiendo hoy no he hecho ninguna carrera (entrevista Santiago 6 de abril)

Las tareas de arreglo, limpieza de la moto y el llenado de gasolina hacen parte del tiempo laxo, las dos primeras generalmente las hacen en sus casas. Sacar algún documento o acompañar ha algún familiar a una diligencia, son vueltas personales que se hace en el tiempo laxo de trabajo.

Los mototaxistas que no son dueños de las motos, generalmente son los que más tiempo permanecen en los estacionamientos y por tanto los que más duro trabajan, aunque tienen tiempo laxo de descanso, es mucho más corto que los dueños de motos.

Los días de pico y placa o día sin moto, también es tiempo laxo del trabajo, se entiende que durante este tiempo los mototaxistas se dedican a otras actividades laborales, vueltas personales o descansan.

2.9 Los conocimientos comerciales

Al igual que muchos trabajadores informales de Santa Marta, los mototaxistas tienen conocimientos comerciales que comparten con todos los que se dedican a este oficio (por ser generales o comunes a todo tipo de actividad comercial). La amabilidad, buen ojo para los usuarios y tener la capacidad de diálogo son conocimientos que le permite a los mototaxistas “vender” su servicio. Las estrategias particulares o formas personales de trabajo les permiten a unos sacar mayor provecho del negocio.

²⁸ entiéndase como momento de menor actividad del mototaxismo debido principalmente al movimiento transeúnte, que no significa nula circulación

Ubicarse en determinadas horas del día en lugares estratégicos, así como saber cuales las rutas de mayor transito de potenciales usuarios, es clave en el buen desarrollo del mototaxismo en el centro de la ciudad.

[...] Este es el lugar de llegada, de parqueo, de joder pero en la roleteada es donde está el dulce, cuando vengo pa acá, me meto por el minuto²⁹ a eso de 7:00 de la mañana uy niño salen full, y lo mejor pa el centro, es breve la vuelta, después se calma y como a las 1:30 otra vez, y ahí me mantengo, claro ese es mi secreto. (Entrevista, Iván 12 abril, 2011)



Me voy por la 22 y por SAO, ahí siempre hay gente, claro hay muchos que no se mueven de los estacionamientos y otro que si, también me meto por la 5ª bajando hasta la diez es bueno (entrevista)

Mientras tanto otros las primeras carreras del día, las hacen a un vecino o conocido del barrio, que en muchos casos acuerdan el pago de por semana o quincena.

[...] Yo siempre le hago la vuelta bien temprano a un man que vende periódico, un señor serio, mínimo son tres barras diario a veces cinco mil, por que el tiene dos puesto de periódico, me las paga por semana... una vez me pago setenta mil por una quince días (entrevista Santiago 6 de abril)

Entre los usuarios preferidos para hacerle crédito por las carreras, están los comerciantes del mercado y trabajadores domiciliarios de reparto de revistas, dado que estos generalmente realizan más de tres carrearas en sus rutinas diarias de trabajo, representando por uso del servicio de mototaxis cinco mil pesos diarios o más dependiendo del pacto entre las partes.

2.10 La inversión y precio del servicio

El mototaxismo pareciera ofrecer un espacio de trabajo de fácil acceso, a quien está excluido del mercado de trabajo. Sin embargo, un mínimo de capital (para comprar o rentar una moto, abastecer combustible y merendar), son factores indispensables para el desarrollo de la actividad.



²⁹ Hace referencia al Minuto de Dios, barrio ubicado en las estribaciones de calle 30

[...] Yo me gasto ocho mil pesos en gasolina y como tres mil pesos en maricadas en cucherías, diario (Santiago entrevista 6 de abril 2011)

[...] El alquiler me cuesta quince mil barras y diez mil pesos de gasolina y otros gastos, en total se llevaba cerca de treinta mil pesos diarios libres, trabajando en jornadas de ocho horas (entrevista Iván, 13 junio 2011).

Un mototaxista del centro de Santa Marta dueño de la moto, en promedio diario se gasta cerca de once mil pesos entre gasolina y merienda, que se van invirtiendo gradualmente a medida que va pasando el día. Mientras que un mototaxista que le toca pagar el alquiler de la moto, le corresponde invertir diario cerca de veinte y 22 mil pesos.

El mototaxismo no permite alcanzar altos índices de acumulación con lo cual poder salir por completo de los apuros económicos. Sin embargo, les ofrece (aunque no garantiza) un nivel de vida digno y acorde a los cánones propios de los sectores populares. Un mototaxista expresó, la forma en la que le permite vivir esta actividad.

[...] “Pues no sé... pero yo con esto compro la comida pago los servicio y el colegio de mi hijos, yo vivo con mi mamá y mis dos hijos, antes cuando trabajaba haciendo otras vainas, la cosa se ponía apretada pero manejando moto y haciendo lo que salga se ha mejorado la situación, siempre hay muchos apuros gracias a este trabajo uf nojoda pa que el cambio ha sido bastante, nunca falta la comida y el lichigo en la casa (entrevista, mototaxista anónimo de marzo 2011)

Los mototaxistas más antiguos del centro de Santa Marta recalcan que antes era mucho más rentable, menos inversión y más ganancias, por que el aumento de la competencia de otros mototaxistas y el incremento de la gasolina

La tarifa o la ganancia están sujetas al tiempo de trabajo, se la ponen según la necesidad, muchos aseguran que trabajan para suplir necesidades y no para vivir totalmente de esto.

[...] Cuando yo tengo los cuarenta mil pesos libres de gasolina, no trabajo más, si hay que trabajar más es porque llego el recibo de luz o por que la mujer o mi mamá está enferma, pero normalmente no. (Entrevista, Santiago 6 abril 2011)

[...] No vez a doble cero, se hace más de cien mil pesos diario, pero se la montamos por habriao, no descansa, ni desprecia un carrera el hijueputa, si viste que en la encuesta dijo que solo

mantenía a dos, nojoda que tal si mantiene a cinco (entrevista, Padilla 2 junio 2011)

Aunque normalmente el servicio de mototaxis en el centro de Santa Marta tiene un valor de mil quinientos pesos, este puede subir o bajar dependiendo de lo lejos de la solicitud o como esté el movimiento de pasajeros y el clima. Cualquier destino que sobrepase los límites o radio acción establecido por los mototaxistas, oscila entre dos mil pesos o más. Por momentos no salen muchas carreras y muchos optan por ofrecer el servicio a mil pesos. En los días de lluvia el valor se incrementa a dos mil pesos.

Hoy es martes y si llueve ahora se daña el día, por ahí quien pague los dos mil por llegar rápido a casa.. Si llueve el viernes en la tarde la vaina se pone buena, hay más gente en la calle y pagan corriendo los dos mil, siempre bajo el transito de la gente pero los están pagan un poco más (entrevista, mototaxista, julio 2011)

La pinta y la cara de quien solicite el servicio, también es objeto de estimación del precio, muchos mototaxistas aseguran que personas no residentes han pagado el doble de lo que vale el servicio.

Una vez lleve un cachaco a la terminal de transporte por cinco mil pesos, o sea aquí nadie hace carreras pa allá pero si paga los cinco barra (Entrevista, Ricardo, 3 de abril, 2011)

Así mismo, por llevar a más de una persona en un misma carrera vale un poco más, pero generalmente quien solicita el servicio son jóvenes estudiante y madres con hijos pequeños, se cobra entre dos mil y dos mil quinientos pesos dependiendo el lugar.

2.11 La convivencia y las disputas: diversos actores, múltiples conflictos.

Al igual que como se planteo en el principio sobre desavenencias con las autoridades y amplios sectores de la sociedad; ambientalistas, periodistas y gremios económicos entre otros. En el campo etnográfico del centro de Santa Marta, se observo muchas tensiones y desavenencias de los mototaxistas y vendedores ambulantes, transeúntes, conductores de busetas y taxis, así como con las autoridades locales (policía).

Los comerciantes principalmente los vendedores informales, no solo comparten la invasión de los espacios públicos con los mototaxistas, sino que mutuamente retroalimentan sus respectivas actividades comerciales. Casi todos los vendedores

consultados coinciden en asegurar que el mototaxismo ha potenciado de una u otra manera las ventas ambulantes de comidas, agua, refrescos y minutos principalmente las que están a los pies de los estacionamientos de mototaxis, ya estos prefieren consumir lo que este a la mano, tales como las ventas ambulantes de aguas, comidas, tintos y demás. Así mismo la mayoría de vendedores ambulantes del sector dicen ser habituales usuarios de este servicio de transporte.

[.....] Si claro todos se comen aquí el pastelito y la chicha, uno sabe a qué horas tiene que llegar..... casi todas las ventas las hago aquí con los mototaxistas (entrevista, vendedor de comidas, septiembre, 2011)

[.....]el agua es importante pa que el que trabaja en la moto es que esa vaina desgasta, aquí vendo cerca de dos pacas de agua....no de todo la gente que pasa y los mototaxistas claro.(entrevistas vendedor ambulante, septiembre 2011)

[.....]la gente esta equivoca, los CD se venden bastante, ellos compran los de chistes el Uso carruzo y todos esos, también películas y música todos esos.(entrevista, vendedora ambulante de CD`s, octubre 2011)

Sin embargo, otros comerciantes principalmente dueños de locales comerciales y sus empleados, manifiestan ciertas molestias, que según estos perjudican a todo el sector, las reclamaciones y observaciones, no está por la presencia de los mototaxistas en el lugar, sino en las maneras de interactuar entre ellos y el entorno, en la manera ocupar las calles que como se dijo anteriormente, muchas veces se hacen en la mitad de importantes arterias viales como la Carrera Quinta obstruyendo el paso de vehículos y transeúntes, en los juegos que en ocasiones involucran a cualquier desprevenido transeúnte, risas en alto volumen, así como los subsecuentes operativos de la policía para controlar los desvanes ocasionados por estos.

Muchos comerciantes aseguraron que dentro de los grupos de mototaxistas del centro de Santa Marta se ocultan bandidos que alternan el oficio de mototaxistas con ilícitos, rateros, extorsionista y violadores

[....] a veces es terrible la situación, se agarran con la policía y todos los días hay algún accidente cuando salen huyendo.....levantan las motos, trabajan sin casco. (Entrevista, Anselmo vendedor ambulante 16 de agosto 2011)



[...] Una cosa nadie puede negar que el mototaxismo de importante en el centro como en toda ciudad, pero el comportamiento muchos afecta a casi todo el gremio, mira yo soy una de los que quiere que quiten a los que se estacionan ahí en el paradero de buses, eso una falta de respeto como trabaja esa gente, sabes cuantas veces hemos visto peleas y discusiones entre ellos mismo y la policía, eso es pan de todo los días (entrevista administrador de local comercial, septiembre 2011)

Valga señalar que la mayoría de de comerciantes especialmente los informales, que se hacen las aceras y en parte están en igual situación en relación la ocupación ilícita del espacio publico, no alegaron mayor quejas ante la presencia de los mototaxistas en el sector, por el contrario, algunos aseguraron que ante una eventual desocupación de las ventas informales en este espacio se dedicarían al mototaxismo, como solución inmediata a sus problemas económicos como se esta dando en muchos sectores donde antiguos vendedores ambulantes se convirtieron al mototaxismo.

A pesar de gran acogida que tiene este informal medio de transporte, muchos ciudadanos demandan los espacios invadidos, así como la imprudencia al conducir por las calles a altas velocidades. Los incidentes más comunes con los transeúntes son las obstrucciones y las imprudencias que se presentan en las intersecciones de calles y avenidas, principalmente entre la Avenida 22 con Carrera Quinta, donde muchos ciudadano piden a las autoridades mayor control, dado que ahora representan mayor peligro las motos que el resto de vehículos.

[.....] ahora sin puente, nos toca cruzar las calles por avenida.....mira pa allá y tu vez que esta el semáforo en rojo y uno sabe que puede pasar, cuando de frente te aparece un moto que va a buscar gente en esa esquina (Carlos Rodríguez, transeúnte agosto, 2011)

[...] cuando voy a cruzar las calle yo miro pa todas parte, pero es difícil saber que uno de ellos a salir... Ha pasado que cuando llega la policía salen volao que han a tropellado a muchos (Eneida, transeúnte agosto 2011)



En el paradero de bus de Carrera Quinta entre calle 22 y 23, muchos usuarios habituales de busetas, tienen altercados con mototaxista, dado que estos les obstruyen el libre acceso al paradero del tradicional servicio de transporte público.

[...] No hay derecho que tenga que ubicarme delante del paradero de buses con sol y lluvia por que los señores dicen que tienen derecho al trabajo, jajajaja, eso me han dicho muchos, bueno en sus términos (entrevista, Oscar Díaz, transeúnte septiembre 2011)

[...] son unos carones, esto es para esperar las busetas, no hay respeto por nada, pero la culpa la tiene las autoridades que permiten esta sinverguesura³⁰ Tu sabias que la mayoría de las motos que parquean en el centro son de policías, por eso es que pasa lo que pasa (entrevista, mercedes, transeúnte septiembre 2011)

Entre tanto, también se presentan discusiones con usuarios habituales del servicio de mototaxis, que reclaman los elevados costos y la negativa de los mototaxistas de llevarlos a cualquier lugar que se ofrezca.

Yo los cojos, la verdad por necesidad, tengo que llegar a la casa.... En los alcázares adentro no pasan busetas.... Quieren cobrar dos mil pesos, yo les mentó la madre (entrevista, usuaria del servicio, septiembre 2011)

Por que crees que le dicen los corticos, así no se trabaja solo quieren careras cortas todas a la 30, si uno va al hospital que esta a dos cuadras quieren cobrar dos mil pesos, oye esos son unos vivos (entrevista, usuaria del servicio, septiembre 2011)

Pero que puede hacer, yo vivo en colinas del pando allá no hay buses, que más puede hacer uno, claro que yo espero al que conozco, estos son unos locos (entrevista, usuario del servicio agosto 2011)

Los otros transportadores urbanos de la zona, que ven caer sus ingresos con el incremento de mototaxistas en el sector, son más proclives a hacer emerger conflictos latentes. Evidentemente las tensiones con los otros actores del transporte urbano, se presentan por la competencia del servicio. Es usual que estos se acusen mutuamente de agresiones verbales y físicas.

Los conductores de busetas y taxistas reclaman a los mototaxistas las maneras de trabajar en el sector, así como la invasión de los espacios públicos que dificultan la circulación del transporte.

³⁰ Este termino hace referencia al acto cometido por una persona, que no tiene pena, vergüenza, también conocida como picara sinónimo de carona.

[...] Si vas por la 22 están paqueados en las esquinas y tiene uno que evitarlos o frenar porque ellos son los dueños de la calle. Si vez los que se ponen frente al vivero por la bomba esa de good-year, ocupan más de la mitad de la calle y que hace uno pasar por donde ellos lo dejen a uno. (Entrevistas, taxista del sector)

[...] Cuando la gente espera la buseta ellos llegan y le dicen que los lleva más barato, eso jode al transporte, están quebrando a todos los dueños y conductores de busetas. (Entrevistas, conductor de buseta).

Ey mi llave esos son unos delincuentes, las calles son publicas de libre circulación, los manes que se ponen al frente del Éxito están infringiendo la ley, pero uno que va legal en la vía tiene que evitarlo, porque ellos se estacionan en la mitad de la calle, y cuidao le dices algo por que te persiguen y te joden, así ha pasao(entrevista, conductor de buseta agosto 2011)

Muchos mototaxistas se quejan que los conductores de buseta y taxis que les atraviesan los vehículos para intimidarlos y hacer que se retiren del sector.

[...] Siempre hay discusiones y a veces peleas con los buseteros y los manes de los taxis, que culpa que la gente prefiera las mototaxis (entrevista Deiber Conrrado, 9 abril 2011)

Desde que el Distrito de Santa Marta comenzó a decretar y sancionar restricciones a las motos en el centro de la ciudad, se han tensionado las relaciones de los mototaxistas del centro con la administración local y la policía nacional.

Durante todo el ejercicio de campo se advirtió que cada hora aproximadamente, alguna patrulla motorizada circula por el sector, haciendo que los mototaxistas del lugar se alejen con prontitud, coreografía se repetía por los menos una vez cada hora o dos dependiendo del día y la temporada³¹

El viernes 22 de junio, a las cinco de la tarde, en el estacionamiento D, había aproximadamente cerca de veinte mototaxistas, y en medio de estos se nota la presencia de tres policías bachilleres, que en reiteradas ocasiones le advertían a los mototaxista que se orillaran, dado que estaban obstaculizando el pase a los vehículos que venían de la calle 22 y viraban a la izquierda para conectar a la carrera quinta. Por más de una hora hubo cruces de fuertes palabras entre los bachilleres y los mototaxistas, quienes aseguraban estar en su legitimo derecho al trabajo, “mientras la gente se

³¹ Las fechas especiales como fiesta del mar y fin de año la intensidad de los policías se intensifica y por tanto la presencia y patrullaje de la policía

acerque a buscarnos, aquí vamos a estar". A las seis de la tarde se advierte un operativo policial que conmociona al sector, la sola presencia de una moto con dos policías de vestimenta fosforescente, hizo que de inmediato todos los mototaxistas huyeran del lugar, pero al cado de unos diez minuto todo volvió a su cauce normal, los mototaxista a las esquinas con los policías bachilleres a quienes acusaron de sapos y le advirtieron "cualquier vaina ya sabemos quienes son" (nota de campo 22 de junio 2011)



Los mototaxistas han aprendido que los policías que se ocupan de las normas de transito, son identificables por las motos y atuendos característicos. Estos generalmente patrullan en pareja en una motocicleta de alto cilindraje, de 250 a 500 centímetros cúbicos, usan chaleco verde fosforescente y cascos blancos con el número de placa, las motos generalmente llevan un apéndice en parte trasera, donde guardan la papelería e implementos de medición y demás artefactos en caso de atender una colisión.



Fotografía 6. Características de los policías de transito. José Zambrano

Pues así la regla sagrada para ser mototaxista en el centro de Santa Marta, es estar alerta a la presencia de la policía y saber cuáles tienen facultades especiales para levantar un parte, por el incumplimiento de las normas. Así mismo, palabrear la legislación y derechos fundamentales consagrados en la constitución, les permiten algunas veces salir bien librado de algún altercado.

Claro ellos conmigo no pueden, yo soy el único que se les para aquí, es que todos tenemos derecho al trabajo y a vivir dignamente, eso está consagrado la constitución nacional de Colombia y en la organización mundial del trabajo, lo que pasa que muchos lo ignoran, si verdad se incumplen las normas, pero lo que dice la organización del trabajo es claro y yo se los digo ellos, tenemos como defendernos de los abusos del gobierno... los policías son unos sapos, ellos no hacen leyes ni na, solo los mandan a que joder al jodido, algunos entienden y saben que nosotros le hacemos bien a la comunidad (entrevista, Deiber 11 de abril 2011)

Entre tanto, la Policía Nacional, manifiesta que los operativos que se hacen frecuentemente en el centro de Santa Marta, están dando resultados, dado que para el índice de mototaxis de la ciudad que sobre pasa los quince mil, el centro no parquean más de cincuenta mototaxistas.

Si no se implementara los frecuentes operativos claro que el centro de Santa Marta estuviera lleno de mototaxista, si te das cuenta, sabes que los parquean en el centro siempre lo hacen en lo que antiguamente era el puente de la araña, de pronto por la carrera quinta si vez gente circulando en moto, pero indudablemente el centro de la polémica se presenta entre la calle 22 y la carrera quinta. Los operativos funcionan lo que pasa que es que esos que se parquean ahí se hacen matar antes de dejarse coger y uno como funcionario tiene que hacer cumplir la ley pero a costa de la muerte de estos infractores... nosotros optamos por hacer presencia en los lugares donde se posan los mototaxistas, también ponemos bachilleres casi todo con instrucciones precisas de no entrar en polémicas con estos, si evitar al máximo la circulación no se vea interrumpida por el actuar de estos en los lugares. (Entrevista patrullero de la policía, agosto 2011)

2.12 Trabajando en pico y placa

El 6 de junio estando en el estacionamiento A, y a sabiendas que muchos mototaxistas de la ciudad no cumplían a cabalidad la norma del pico y placa, la observación se centro en documentar como trabajaban los mototaxistas que incumplían esa norma, que por demás les quita dos días de trabajo a la semana. Se descubrió que los mototaxistas del estacionamiento A, infractores de la norma solo cubrían rutas cortas, principalmente a los barrio aledaños de la comuna uno pero principalmente los más cercanos como Minutos Dios, Manzanares y Primero de Mayo. Así mismo, el camino o rutas que

establecían, difería un poco de la habitual, que es en línea recta por toda la Kr 5ª desde la Calle 22 a travessando la Calle 29 o Avenida del Río y el puente Las Platinas hasta conectar con la Calle 30, pero muchos mototaxistas que estaban en pico y placa lo cambiaban por un recorrido más largo pero seguro, evitan al máximo los semáforos y posibles retenes de la policía.

“[...] claro, por lo menos cuando estamos en pico y plata, no se coge por la quinta bajando a conectar la 30 que es la ruta normal, por lo menos yo me meto por babarúa y conecto primero la avenida del río y el minuto y después si conecto parte de la 30”, (entrevista, Mauricio mototaxista 13 de agosto 2011)

A la hora de parquear en los estacionamientos, se observó que muchos se muestran más ansiosos de lo habitual y eran selectos a la hora de ofrecer y prestar el servicio. En lo posible se ubicaban en el interior de los estacionamientos para evitar exponer el número de la placa a los patrullajes de la policía, que se dan constantemente y con aguda atención a los diferentes estacionamientos de mototaxistas.

En la tarde, después de descubrir quienes estaban infringiendo la norma y con el propósito de escuchar de viva a voz la opinión sobre la norma del pico y placa, estratégicamente se puso el pico y placa como tema de conversación; que opinaban de norma, quienes la infringían con regularidad, era buena o mala, entre otras preguntas.

“[...] claro la primera vez nojada estaba bien cagao, pero ya uno pierde el miedo, son días que se pierden de trabajo y la comia que y los gastos, no se puede. La verdad pa que casi todos los mototaxistas de Santa Marta cumplen los días de pico y placa, pero aquí muy pocos, si hay de seguro, pero aquí la ventaja es el tumulto el caos que se forma, las calles anchas pa correr, pero si tienes que estar pilas que los policías te perdonan si te pillan en un semáforo un día normal, que saben que eres mototaxista y te rebuscas y no pasa nada, pero como te pillen en pico y placa te persiguen como si fueras un ladrón, por eso tu vez que este man y todos los que están hoy así, andan metió y solo van al minuto de dio”.(entrevista, el jefe mototaxista, 19 de agosto 2011)

Muchos intervenían haciendo bromas en relación a la necesidad que tenían todos para trabajar en pico y placa, comenta uno mototaxista en tono jovial: jajaja nojoda mi llave lo que pasa es que estos son unos hambreaos, no quieren dejar pasar una, si pudieran trabajar el día sin moto lo harían. (Nota de campo, estacionamiento A, julio 2011)



Mientras tanto, uno de los infractores, exclama: *no vengán hablar, que aquí todos trabajan estando en pico y placa. (Nota de campo, estacionamiento A, julio 2011).* Con esta expresión es claro que trabajar en pico y placa no es ninguna novedad, sino prácticamente lo normal en el centro de Santa Marta.

En el transcurso del día los infractores por momento demoraban largo tiempo sin llegar a los estacionamientos y al preguntar del porque de la ausencia prolongada de estos, Deiber Conrrado advierte.

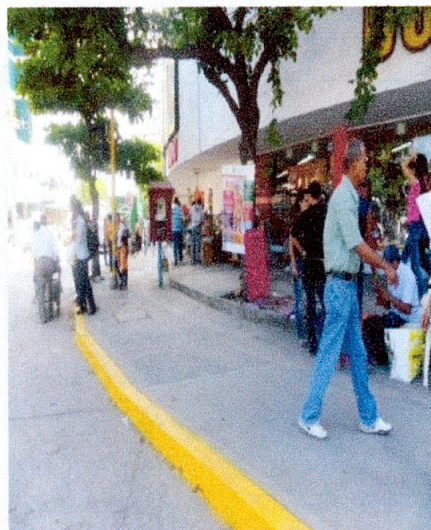
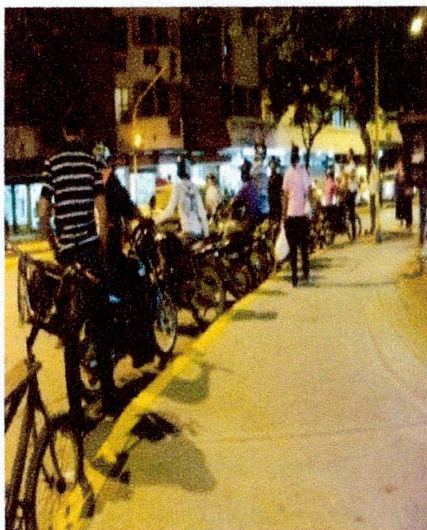
Seguro sacaron lo que necesitaban y no vale la pena exponerse demasiado, ahora entre 2 y 5 de la tarde que es donde salen más policías, seguro llegaban más tarde, a eso de las 6, cuando los policías bajan la guardia, y seguro trabajan hasta tarde (entrevistas 6 de junio 2011).

Ser detenido por infringir la norma del pico y placa equivaldría a un salario mínimo que para la fecha sería 566.700, sin contar que el incumplimiento de transitar por zona prohibida equivale a 250.000 y no tener cascos o pase de conducción también sumarian.

2.13. Un día sin moto

Justamente haciendo un recorrido por la ciudad los días 10 y 25 de los meses de julio, agosto y septiembre del 2011, por el centro de Santa Marta, se tuvo por momentos la sensación de estar en día festivo, principalmente en la avenida del ferrocarril con Kr5^a, todos talles especializados en motos, así como almacenes que comercializan cascos y demás implementos, ubicados en esta importante vía, estaban cerrados, al igual las calles de lucían solas y silenciosas.

En la intercepción de la Calle 22 con Carrera Quinta, en los puntos referenciados como estacionamientos habituales de mototaxis, el panorama es totalmente contrastante en los días sin moto. La prohibición a las moto hace que este espacio luzca sosegado y por momentos silenciosa.



Fotos 10 y 11. Esquina Dollar King, día habitual y día sin moto

Por otra parte, en el mismo recorrido, en las horas pico especialmente de 6:00 a 8:00 de la noche, se observó que todas las esquinas que sirven de paraderos de buses, en el centro de Santa Marta, lucían congestionados, cientos de personas estaban a la espera de alguna buseta u otros medios de transporte, tanto formal como informal.

A continuación la opinión de algunos transeúntes, que estaban a la espera de algún servicio de transporte el 10 de agosto, entre las 6 y 8 de la noche en el centro de Santa Marta.

¿Que tal el día sin moto?

“Nojoda el colmo, lo mejor que le pudo pasar a Santa Marta fue el mototaxismo y lo quitan dos días al mes, yo no digo que este bien, pero cuando mejoren el servicio de transporte y esto no esté como hoy, digo lo contrario. Yo vivo en Santa Fe, dime como carajo me voy pa mi casa si esta mierda de buseta pasan llenas” (entrevista, mercedes transeúnte 10 de agosto 2011)

De locos mi llave en mi casa hay dos motos y hoy mamando, mira la hora y ya tengo más de una hora de esta esperando la buseta de Bastidas (entrevista, transeúnte 10 de agosto 2011)

[...] nosotras trabajamos en el almacén Sensación, siempre cerramos a las ocho de la noche y salimos a las ocho y medio nueve, hoy nos dejaron salir a las siete y media por que no había moto y para evitar problema de transporte, jajajaja no todo es malo el día sin moto, pero igual ya tengo más de media

hora esperando la buseta de bastidas (entrevista, transeúnte 10 de agosto 2011)



2.14 Día sin motos, otros trabajos y actividades

La mayoría de mototaxistas que estacionan en el estacionamiento A, asegura no hacer nada los días sin motos, aunque muchos dicen tener conocimiento de otros oficios, como pintor de casas, técnicos y vendedor ambulante, pero que solo recurrirían a estos trabajos en caso de alguna eventualidad extrema.

“Solo dejo de ser mototaxistas por un trabajo mejor pago, que ofrezca mejores condiciones, pero volver hacer domicilio ni loco, no gana uno naa y mas son los malos tratos, uyyy niño desde 7 de la mañana a 7 noche por un mínimo” (entrevista, Jorge mototaxista, 21 de agosto 2011).

A continuación se presenta un compacto de entrevistas donde se observa los oficios más recurrentes los días sin moto.

“[...] la verdad mi papa tiene un camión y hace viajes pa Ciénaga, Fundación, la zona pa donde salga, el día sin moto le puedo colaborar, claro el me paga el día”. (Entrevista, mototaxistas, el centro, agosto 2011)

“[...] yo antes de rebuscarme en la moto era jornalero, yo recogía cosechas de mangos, aguacate, coco, mamón, guineo y hasta de palma por rincón hondo, allá en el cesar. Ahora no lo hago mucho, a veces los días sin moto voy por palomino y compro mando y lo vendo en el mercado” (entrevista, mototaxistas, el centro, agosto 2011)

“[...] mira yo soy electricista y todos los días trabajo de mototaxis, pero también estoy atento de cualquier arreglo eléctrico, siempre salen, pero los días sin moto estoy más atento a que salgan vueltas para arreglar vainas o poner luz” (entrevistas mototaxista, el centro de agosto 2011)

Así mismo muchos mototaxistas expresaron que los días sin moto no trabajaban, se quedaban en la casa descansando y/o ayudando en lo que puedan.

“[...] en mi casa hacen ladrillos, los días que no trabajo en la moto ayudo a mi papa y mi hermano hacerlo y a repartir cualquier pedido, eso lo hago de voluntad, claro y de agradecimiento con los viejos” (entrevistas mototaxista, el centro agosto 2011)



2.15 Día previo al día sin moto

En todos los puntos de estacionamientos anteriormente señalados, los días previos al cumplimiento del día sin moto, la presencia de mototaxista es mucho más concurrida que la habitual, si bien habíamos reseñado que tres de las cuatro esquinas de la carrera quinta con calle 22, la llegada de mototaxistas era esporádica a tempranas horas del día, y que la formación de los estacionamientos se veía al transcurrir el día, cuando la sombra cubría casi por completo el sector. Así mismo habíamos advertido que el único lugar donde casi siempre hay mototaxista era en el paradero de buses de carrera quinta entre calles 22 y 23.

Pues durante la estancia en los estacionamientos los días 9 y 24 de agosto se pudo observar que la formación de grupos de mototaxistas se dio en todos los puntos señalados, desde tempranas horas, por ejemplo el martes 9 de agosto del 2011 a eso de las 9:00 de la mañana en la intercepción de la Calle 22 con Carrera Quinta el movimiento de mototaxistas era notable, aunque el circular de los transeúntes era apenas el habitual de un día de semana en las horas de la mañana, solo aumento en las horas pico, a eso de las 12:00 del medio.

[...]nooo, esto siempre es así, un día como hoy todo el mundo sale a rebuscarse por que mañana no hay por dónde, y por eso se pone la vaina bien dura. ¿Tu estabas por ahí ahora como a las de la mañana?, si pillaste que había mas mototaxis que gente (entrevista, mototaxista 9 de agosto 2011)

En las horas de la noche casi finalizando la jornada se le pregunto a varios sobre como les iba en un día como hoy, así declararon:

Esa era la estrategia de siempre, salir a reventarse hoy por que mañana mamandei, pero nada hoy con todo lo duro que se trabajo, de pronto hice algo mas que lo normal, pero uff antes le sacaba como ciento veinte mil barras, hoy si llego a los ochenta es mucho, nojoda mucha gente trabajando (entrevistas, Dexter mototaxista 9 de agosto 2011)

Mira lo que pasa es que mañana es un día muerto y tu sabes que por mucho que la gente tenga miedo a trabajar al centro todos sabemos que este es el mejor punto y la gente se arriesga siempre llega uno y se lleva uno y llega el otro también hace la misma vuelta, aunque nunca estacionen por aca, además hoy es martes si fuera viernes nojoda pa que hay pa todos y uno saca los cien, pero hoy solo me hecho treinta barras (entrevista, adlain, mototaxista 9 de agosto 2011)

Entre tanto para el mes de septiembre los días previos a la prohibición cayeron en fin de semana el 9 viernes y el 24 sábado, cambiando un poco el panorama para los mototaxistas de la ciudad, dado que para muchos y como se pudo observar el viernes es el mejor día del mototaxismo.

El viernes 9 de septiembre del 2011, desde tempranas horas de la mañana los diversos lugares de estacionamientos había una notoria presencia de mototaxistas como de transeúntes, a diferencia de los lunes y martes de esa semana, donde al igual, se hizo notar la presencia del investigador, esa mañana de viernes lucía concurrido y por ratos tumultuoso. Aunque se supone que a las 10:00 de la mañana es horario de trabajo y de clases para los colegios y universidades, la intercepción de la CL 22 con Kr5ª lucía llena y concurrida. Los principales usuarios y clientes del servicio de mototaxis eran estudiantes de colegios y universidades fácilmente identificables, algunos por los uniformes u otros por los atuendos. En las horas de la tarde, el ritmo se mantuvo con algunos bajones a eso de las 2:00 a 3:00 de la tarde. Así mismo a las 9:00 de la noche tiempo que se supone baja considerablemente el volumen de mototaxistas, la presencia de estos era notable. Al preguntar a Deiber Conrrado mototaxista del sector por el día trabajo declaro:

“salió como esperaba me hice noventa barrita, tu no me vas a creer pero aquí había gente, pelaos que se hacían ciento cincuenta mil pesos un viernes, claro por que antes la norma no era los 10 ni los 25 de los meses, era todos los segundo sábados de cada mes, y el boleo era duro, ahora hay mucha gente, bueno no es que haiga mucha gente trabajando aquí, si no es que los viernes todo el mundo se descontrola y mas si mañana es día sin moto” (entrevista, 9 de septiembre 2011)

El día sábado 24 de septiembre al acudir en la mañana al punto de concentración de mototaxis entre la Calle 22 con Carrera Quinta se pudo observar que la presencia de estos no era concurrida, así mismo entre las 8:00 y 10:00 de la mañana la circulación de personas era habitual a la cualquier lunes o martes de la semana. A eso de las 12:00 del medio día hubo un significativo aumento en el movimiento de personas que se mantuvo hasta las 8:00 de la noche, con algunos bajones entre las 2:00 y 3:00 de la tarde, de igual manera la llegada por parte de los mototaxista aumentó en la horas de la tarde, se pudo observar que no hubo llegada masiva de mototaxista foráneo, sino más bien acudieron los que habitualmente llegan.

[...]los sábados son buenos pero en temporada, hoy normal, salió lo que uno hace normalmente.... claro que hoy salí más temprano y mira la hora que es, voy a seguir camellando, como dos horas más, espero sacar los setenta mil barritas (entrevista, 24 de septiembre 2011)

2.16 los usuarios

Como en casi toda la ciudad, quienes hacen uso de este servicio en el centro de Santa Marta, en su mayoría son personas de escasos y medianos recursos principalmente de sectores donde el servicio de transporte público es ineficiente y alguna veces inexistente. Trabajadores asalariados o informales que tienen que llegar con rapidez a sus trabajos y hogares, pero que no pueden pagar el servicio de taxi, ya que este tiene tres veces el valor de un mototaxis (4.500 pesos), así que el mototaxismo que en parte emula al servicio de taxi, se ajusta al presupuesto y satisface con rapidez la necesidad de movilizarse.

Así el área de influencia de los mototaxistas del centro de la ciudad, son básicamente barrios populares, especialmente los aledaños o limítrofes a la calle 30 hasta la lucha, lo que sería básicamente la comuna uno.

Entre los usuarios habituales están estudiantes de colegios y universidades, trabajadores de almacenes y establecimientos informales, así como bancos y oficinas gubernamentales cercanas, como los juzgados y la fiscalía. Es notable la ausencia de adultos mayores especialmente hombres.

Durante todo el trabajo de campo se pudo constatar que los usuarios más frecuente son mujeres entre los 14 y 50 años de edad, en su mayoría por amas de casa, comerciantes secretarias, colegialas y jóvenes estudiantes universitarias.

Deiber Conrado asegura que las mujeres son las preferidas de todos, porque piden el servicio a tramos más cortos e incluso a cuadras próximas del estacionamiento. “Las que llevan niños pequeños, maletas o maletines y visten ropa casual de jean, son a las que más se tratan de persuadir, aunque sean ellas, las que más piden descuento y más barato pagan el servicio”.

[.....]Esto es así, la mayoría son mujeres las que piden el servicio, ellas no les gusta caminar mucho, muchas piden que las lleve a penas a unas cuadras. También hay que ver que ellas

las que están pendiente de la casa, bueno las que tienen hijos y maridos. (Entrevista, mototaxista del centro, 9 de agosto 2011)

El sábado 9 de julio del año 2011, estando en el paradero de buses de la carrera quinta entre calle 22 y 23, desde las 10:30 hasta la 1:00 de la tarde, se pudo observar que de las 120 solicitudes de mototaxis que se hicieron en ese laxo de tiempo 90 fueron hechas mujeres entre los 15 y 40 años. Así mismo, el martes 9 de agosto desde las 5:00 a 6:00 de la tarde en el mismo lugar, se hicieron 40 solicitudes, de las cuales 31 eran mujeres entre las mismas edades. El 24 de agosto desde las 2:00 a 2:45 hubo 19 solicitudes y todas fueron mujeres.

“yo trabajo en la DIAN y tengo ir y volver, si no fuera por los mototaxis me tocaría coger taxi jjaja y la verdad no aguantaría, yo me vengo caminando de allá de la DIAN hasta acá, por que aja, ya sabemos que aquí están las mototaxis, todos los días hago lo mismo al medio día y cuando salgo por las tarde como a las seis, yo tengo dos niños pequeños y mi marido también llega almorzar a la casa y la verdad cuando salgo quiero llegar rápido a la casa para verlos.... Bueno ya varios me conocen digamos que soy cliente jajajajaja bueno chaoooo”(entrevista, Ines, usuaria habitual de mototaxis, 9 de agosto 2011)

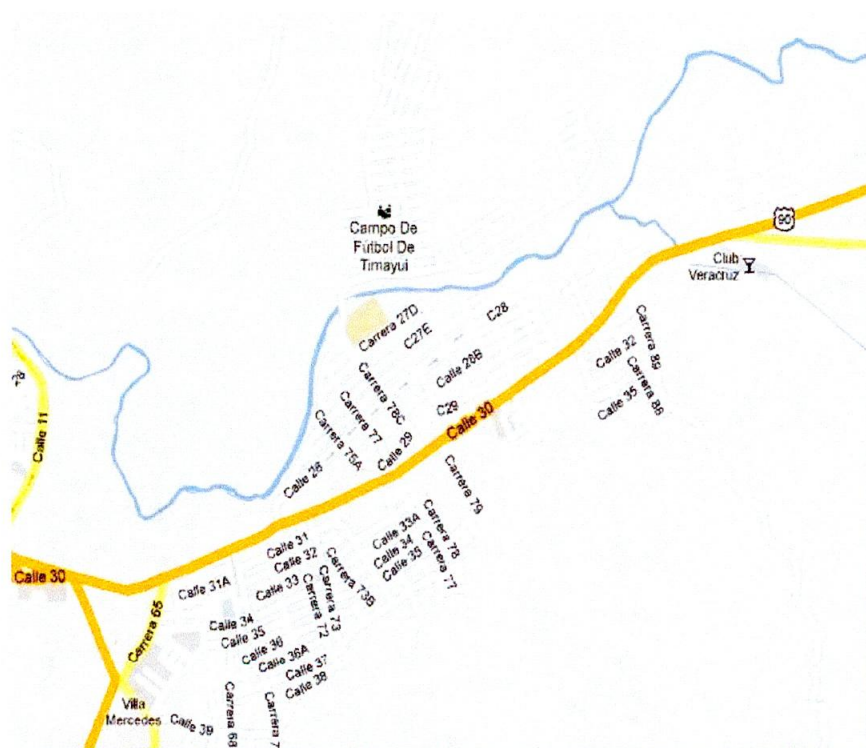
[...] Jajajaja el trasero no me cabe en una buseta, ahí nooo mucha incomodidad en esa vaina tan pequeña, la verdad yo nerviosa pa coger moto, pero las cojo por que para mi es mas cómoda, claro que conmigo van a veinte por hora, yo soy profesora del Hugo J, a veces cojo taxi pero todos los días no se puede... estos muchachos tienen años de estar aquí y la verdad ya les tengo confianza (entrevista, Maribel profesora, 9 de agosto 2011)

Entre lunes y viernes desde la mañana hasta mas o menos las 6:00 de la tarde, el servicio de mototaxis es mayoritariamente usado por mujeres, que por motivo de comodidad, rapidez y economía prefieren a este, que a otros servicio de transporte público.

Entre los hombres, los estudiantes de colegios y adultos entre 30 y 40 son los que más solicita el servicio de mototaxis en el centro de Santa Marta, especialmente en las horas de la noche y los fines de semana. Así mismo, según los mototaxistas, los hombres adultos son los que mejor pagan el servicio pero, son los que piden las carreras a tramos más largos y por tanto muchas veces la negativa del servicio a estos.

3. Trabajando a la espera, mototaxismo en Timayui

El sector de Timayui se encuentra ubicado en el extremo de la comuna 6 Mamatoco - Once de Noviembre, en el nor-orient de Santa Marta, al margen izquierdo de la carretera troncal del Caribe (Calle 30), en la vía que de esta ciudad conduce al departamento de la Guajira. Justamente a casi un kilómetro al interior de la entrada de urbanización Garagoa, a diez minutos caminando en vía recta por la calle principal (carrera 78 C), que divide a los barrios Cantilito y Nueva Mansión. Ver mapa



Mapa # 4. Ubicación geográfica de Timayui. Google Map

Su acceso es a través un moderno puente de concreto que pasa sobre el río Manzanares y por el que transitan vehículo de todo tipo, así como residentes y particulares que ingresan o salen caminando.

Aunque Timayui empezó en 1999 como un barrio o urbanización donde el gobierno distrital reubico a trescientas familias damnificada del invierno, en la actualidad es un amplio sector dividido en dos etapas Timayui I y Timayui II, y caseríos continuos como Los Alpes A y B y Colinas del Rio, todo el sector tiene una población estimada de

quince mil habitantes³², siendo la mayoría desplazados, provenientes de la Sierra Nevada de Santa Marta, sur del departamento de Magdalena, al igual que los departamentos de la Guajira, Cesar, Córdoba, y de regiones tan distantes como Antioquia, Valle del Cauca y los Santander-es, convirtiéndose desde el año 2000 en unos de los lugares de mayor recepción de población desplazada por la violencia en Santa Marta.

A simple vista Timayui presenta condiciones aceptables en materia de infraestructura, con casas de concreto muchas de cuales son interés social construida por Instituto Distrital de Vivienda de Interés Social y Reforma Urbana (INVISAN), al igual que servicios básicos regulados como el gas natural, luz eléctrica, agua y alcantarillado. La primera etapa de Timayui se organiza desde la manzana Ñ hasta la Z, aunque en el resto del sector no sea común la ubicación o referencia por nomenclaturas. Las calles no tienen pavimento pero muchas presentan signos de mantenimiento, emparejadas con retroexcavadora, lo que facilita el acceso y tránsito de vehículos y peatones. En partes se evidencia la escasa recolección de basura, situación que según varios moradores ha sido una constatan en el sector.

Aunque no hay servicio de transporte público, los mismos residentes constituyeron una cooperativa de mototaxistas que de manera exclusiva presta el servicio a lo más recóndito del sector. Por todos lados se puede encontrar actividades comerciales informales como improvisados restaurantes y tiendas de esquinas. En la entrada delante del puente, hay varia ferreterías, misceláneas, café internet, billares, peluquerías, cantinas y demás locales comerciales. También se puede observar iglesias principalmente de corte evangélico, muchas de las cuales son constituidas por misiones internacionales.

El sector cuenta con varios planteles de educación, los cuales son obras insignias y de mucho valor simbólico para los residentes. El primero es el jardín infantil 'Ciudad de Alegría' que en el sector lo conocen como “el mega jardín”, que por demás, es el más grande de Colombia y cuya moderna instalación ha sido galardonada a nivel nacional e internacional por su diseño vanguardista, que según los entendidos estimula el

³²Cifras entregadas 2010 por el distrito en un informe de gestión realizado para la inauguración del puente.



aprendizaje en los niños, también se ha convertido en un referente geo-espacial, como en un medio de inclusión social.

Por su parte la escuela Kearsarge Los Alpes, la cual se construyó gracias al Programa Atención a Desplazados y Grupos Vulnerables (IDP) del gobierno de Estados Unidos y su agencia para el desarrollo internacional (USAID). Aunque es una obra más modesta que el jardín, tiene un valor agregado dado que está en el asentamiento rural de los Alpes perteneciente al sector de Timayui II, zona con mayor carencia de infraestructura y bienestar social.

En una investigación (2005), adelantada por las egresadas del programa de antropología de universidad del Magdalena, Luz Gual, Milena Liñán, Jorcelis Martínez³³, asegura que todo el sector presentaba un déficit alimentario, de viviendas, atención en salud y necesidades básicas insatisfechas, situación que todavía se percibe, principalmente en los límites rurales y en los cerros, donde la precariedad de las casas muchas de las cuales se cubren con plástico, los caminos casi inaccesibles debido a lo escarpado del suelo y improvisadas redes eléctricas de inmediato supone una aguda carencia material como de bienestar social.

En materia de empleo u ocupación laboral, los mismos pobladores denuncian que es una de las mayores de las problemáticas del sector, ya que menos de la mitad tiene un trabajo estable, y reconocen que la poca educación y la condición de desplazado son las causales que impiden en muchos casos la consecución un empleo fijo.

Comenzamos

La mayoría de pobladores de Timayui viven del “rebusque”³⁴. Muchos moradores de origen camposino trabajan en las fincas cercanas al área rural, algunas mujeres se dedican a las artesanías y a trabajar de empleada domestica, los hombres jóvenes prefieren o aspiran ser mototaxistas que por demás, es uno mejores trabajos en materia de remuneración económica.

³³ “TIMAYUI, Lugar receptor y de supervivencia de los desplazados por la violencia en la ciudad de Santa Marta, Colombia”

³⁴ Este termino se suele utilizar para asignar a las personas que trabajan de manera informal, especialmente para el sustento diario



3.1 Historia del mototaxismo en Timayui; proceso de regulación social

Desde los orígenes de Timayui, el mototaxismo fue prácticamente el único medio de transporte utilizado por los moradores para conectar y acceder a muchas actividades complementarias de la vida urbana, ya que el sector como otros puntos periféricos de la ciudad, siempre ha carecido de servicio básicos e infraestructuras, obligando a sus residentes a estar en constante relación con la ciudad central.

Gavino, hombre que promedia los sesenta años, de origen campesino, mototaxista y socio fundador de la cooperativa COONSTRAMOTOTIMAYUI, asegura que el mototaxismo en Timayui, apareció a mediados del año 1999, y se relaciona con los primeros residentes que llegaron damnificados del invierno, al igual que los primeros desplazados (2000), provenientes de la Sierra Nevada y del sur del departamento del Magdalena, entre los dos grupos salieron los primeros usuarios y los primeros mototaxistas.

[.....] Si exactamente en 1999, al principio comencé yo solo con una motico vieja que me levante, que para entonces era muy complicado conseguir una y que fuera apropiada. después llegaron otros que también tenían moto.... después ya éramos seis y solo cobrábamos quinientos pesos por cada carrera, todavía esto ni señal de lo que es hoy, no había colegios, ni bienestar, nada solo unas cuantas casas, a medida que iba creciendo el barrio también iba llegando la gente a trabajar puros desplazaos(entrevista, mototaxista Gavino agosto 2011)

Este relato se relaciona con los datos suministrados por la Unidad de Transito de Santa Marta, donde asegura que para finales de los años 90 y principio del 2000 el parque de motocicletas no superaba los tres mil unidades y 90% eran de bajo cilindraje de 80 a 90 centímetros cúbicos, tipo scooter y de marcas japonesa Yamaha y Suzuki, vehículo que nunca se ha relacionado con el mototaxismo en la ciudad y menos en Timayui que presenta una topografía escarpada y agreste.

Los mototaxistas más antiguos de la cooperativa, aseguran que el mototaxismo fue parte vital del poblamiento de Timayui, ya que este les permitió a muchos no solo llegar y ocupar interiormente puntos lejanos del sector, sino también dinamizar la movilidad interna y externa, al igual que captar recursos económicos, ya sea trabajando directamente o de las actividades económicas generadas a partir del mototaxismo;



comidas populares a los pies de los estacionamientos e improvisando estaciones de servicio especializadas en motos.

Gavino, asegura que al principio se cobraba quinientos pesos y a diferencia de donde se estacionan actualmente, los primeros mototaxistas se hacían a unos metros adelante, justamente en la primera esquina al interior de la entrada de la urbanización Garagao debajo de dos frondosos árboles, a los pies de la tienda Nayris.

Cuando el mototaxismo se convierte en un fenómeno socio-económico³⁵ sin precedentes Santa Marta al igual que en muchas ciudades de la costa norte de Colombia a mediados del 2002, de igual manera impacta en Timayui, ya prácticamente constituido como barrio, con algunas casas de interés social y una población que superaba los ocho mil habitantes. Por todos los lados proliferaron indiscriminadamente grupos de mototaxistas, que como ahora, se ubicaban en la entrada de la urbanización Garagoa, el servicio fue preferente al interior de Timayui y desde allí a cualquier punto de la ciudad. El Gerénias Raudales actual vicepresidente de la cooperativa, asegura que para esos días “llegaron bastante nuevos mototaxistas, al punto de haber más motos que gente”. Se seguía cobrando quinientos pesos por carrera al interior de Timayui.

Para el año 2003, la violencia paramilitar que impactó al mercado y otros puntos céntricos de Santa Marta, igualmente arrecio en los barrios Once de Noviembre y Timayui, donde según una crónica del portal www.verdadeabierta.com, estos lugares fueron bastión de Hernán Giraldo³⁶ en su lucha contra de las auto defensas unidas de Colombia, al mando de Jorge 40. Ampliar

Los reiterados y obligados toques de queda, los homicidios y desapariciones, produjeron terror y desconfianza en los habitantes de Timayui. Muchos residentes temiendo cualquier incidente al montarse con algún mototaxista de dudosa procedencia, optaron como medida cautelar solo hacer uso del servicio con mototaxistas conocidos en Timayui, hecho que de inmediato repercutió en la prestación del mototaxis en el sector.

³⁵ Aunque dentro del argot periodístico se ha identificado a los pueblos del sur del departamento de Córdoba como el epicentro del mototaxismo en Colombia, esta investigación sostiene que el mototaxismo se ha dado por toda la región desde la misma época que se le atribuye a los municipios de Córdoba años 80-90, especialmente en los pueblos de la zona bananera y ciénaga Magdalena donde a principio de los años 90 hubo un bom y desapareció por los multiplex accidentes ocasionados.

³⁶ Hernán Giraldo

“uno vivía con el corazón en la mano, cuando mi hijo salía a trabajar a las cuatro de la mañana todos lo acompañábamos acoger una moto pero eso si que fuera algún vecino o alguien reconocido por todos”. (Entrevista, habitante de Timayui, agosto 2011)

Así mismo, ante este ambiente violento y de estigma que desde siempre ha tenido el sector, como lugar de paramilitares y delincuencia, recíprocamente algunos mototaxistas prefirieron no trabajar al interior del mismo, principalmente los que no residían allí.

[...] la gente que vive en Garagao y los barrios cercanos siempre le ha tenido miedo de entrar a Timayui, no hay que negarlo tuvo una época fea, lo mismo paso con los mototaxistas, al principio uno que otro entraba pero con el tiempo no quedo ninguno, incluso así como ahora que hay mucho mototaxistas aquí en Garagao y casi nunca entran a Timayui (entrevista mototaxista Agosto 2011)

El Agustín Díaz actual presidente de la cooperativa, asegura que para finales del año 2004 aunque la mayoría de los mototaxistas que trabajaban al interior de Timayui eran residentes del mismo sector, existían muchas fricciones, desacuerdos, peleas y competencias principalmente entre los mototaxistas antiguos y los nuevos. También aludió que la misma comunidad constantemente denunciaba la mala prestación del servicio, lo que generaba que la policía hiciera presencia con el único propósito controlar la situación, la mayoría de las veces lo hacían quitando motocicletas.

[...] había mucho pelaos locos, irresponsable, que eran irrespetuosos y andan a toda mierda, mal cambiaos, despeinaos y solo querían trabajar donde ellos querían, a veces dejaban a la gente a mitad de camino por que no los querían llevar a la puerta de las casas, los mototaxistas viejos como Gavino y otros siempre tratábamos de ponerle orden a la vaina pero nada, esto era un caos (entrevista vicepresidente, agosto 2011)

Según este testimonio, todo indica que las discordancias y peleas se presentaban entre grupos disimiles generacionalmente, siendo los mototaxistas antiguos los que promediaban mayor edad y los más proclives a regular y estructurar el servicio de mototaxis en el sector, en definitiva marco el rumbo del proceso de asociación del mototaxismo en Timayui.

Así que para finales del 2004 por iniciativa de Gavino a quien se le atribuye ser el pionero del mototaxismo en el sector, varios antiguos mototaxistas se unieron para formar una cooperativa, según estos, evitar la proliferación indiscriminada de mototaxis y brindar a la comunidad de Timayui un servicio más seguro, responsable y barato.

Antes de hacer oficial el registro de la cooperativa, internamente conformaron una junta directiva y por medio de esta, determinaron los estatutos³⁷ que regularían la prestación del servicio.

3.2 Inicios de la cooperativa

Para enero del 2005 se hace el registro oficial ante la cámara de comercio, entidad que avala y reglamenta la formación de las cooperativas en Colombia, así quedo consignado que Jeremías Raudales “El Pipa” seria el primer presidente o miembro principal del consejo administrativo, en estricto orden jerárquico también ofician como miembros suplente del consejo administrativo Agustín Díaz, Gavino Uribe, el Elpidio Mejía y Héctor Páez. Los demás miembros fundadores que no hacen parte de la junta directiva quedaron como socios.

Karina la secretaria de la cooperativa asegura que después del proceso de formación y registro de la cooperativa, de inmediato se ubico la sede de la misma en un local alquilado en la entrada de la primera etapa de Timayui, pero a los dos años de funcionamiento se trasladaron a la entrada de la urbanización Garagoa, donde actualmente funciona .

La primera sede de la cooperativa se ubico en la entrada de Timayui, en un local cerca al puente, pero siempre había problema con los rateros el primer año intentaron meter muchas veces, por eso se paso aquí.(entrevista, secretaria coop, agosto)

Por otra parte, se adelantaron reuniones con muchos habitantes y líderes comunales, donde se expuso el compromiso de la cooperativa con la comunidad de prestar un servicio seguro, eficiente y barato, así mismo instaron a denunciar cualquier inquietud por la prestación del servicio.

³⁷ Aunque en varias oportunidades la directiva de la cooperativa suministraron documentos donde consta los estatutos, se pudo notar no todos están, la mayoría no se han puesto sobre la marcha y consolidación de la cooperativa



En las reuniones que hacíamos con los líderes comunales hablamos de la responsabilidad de la cooperativa y el compromiso que teníamos, aquí se planteó la posibilidad ayudar con los gastos en caso de algún accidente que involucrara alguno de los mototaxistas y otras cosas como arreglos de calles (entrevista, Agustín Díaz, mototaxista y actual presidente de la cooperativa, agosto 2011)

Con el firme propósito tener reconocimiento institucional, la cooperativa en colaboración de la junta de acción comunal de Timayui II, adelantaron gestiones ante la alcaldía de Santa Marta, para que les permitiera trabajar sin restricciones a los miembros de la cooperativa.

[...] yo mismo fui uno de los gestores para que el servicio de mototaxis en Timayui se formalizara y que la cooperativa yo hable y gestione reunirme con el alcalde y el comandante de la policía y la verdad se logró mucho principalmente que la policía permitiera que solo los mototaxistas de la cooperativa prestaran el servicio sin restricciones de pico y placa y día sin moto y toda esa jodia de vainas (entrevista, Eugenio Ríos, presidente junta de acción comunal Timayui II, 2011)

Aunque nunca hubo resolución por escrito que avalara la prestación del servicio, todos los miembros de la cooperativa coinciden en asegurar que si hubo pronunciamientos públicos de los alcaldes en turno, primero José Zúñiga y posteriormente Juan Pablo Díaz-granados.

[...] Los dos manifestaron estar complacidos por los avances que en materia de movilidad y bienestar logrados con la formación de la cooperativa...es mas Juan Pablo dijo textualmente que ojala en la ciudad muchos mototaxis cogieran el ejemplo de Timayui (entrevista, Karina septiembre 2011)

Tomado en cuentas estos relatos, al igual que lo que se puede ver a diario en el sector, estas gestiones no solo produjeron que se exhortara a los mototaxistas de la restricción del pico y placa y día sin moto, sino también integro a la policía como actor importante en la regulación del mototaxismo en el sector.

3.3 Noción de cooperativismo y las cooperativas en Santa Marta

Antes de adentrarse en la descripción de las dinámicas desarrolladas en la cooperativa, es preciso indicar que el cooperativismo es el resultado de un largo proceso histórico en el cual el hombre ha generando diversas formas de organización y sobretodo por la necesidad de defender sus derechos y satisfacer sus necesidades. Sin embargo, cuando se

indica a la cooperativa como movimiento social, se hace alusión a un hecho mucho más concreto. Así, en base a la definición de la Alianza Cooperativa Internacional, ACI una cooperativa es:

“una asociación autónoma de personas que se han unido voluntariamente para formar una organización democrática cuya administración y gestión debe llevarse a cabo de la forma que acuerden los socios, generalmente en el contexto de la economía de mercado o la economía mixta, aunque las experiencias cooperativas se han dado también como parte complementaria de la economía planificada”.

Su intención es hacer frente a las necesidades y aspiraciones económicas, sociales comunes a todos los socios. La diversidad de necesidades y aspiraciones (trabajo, consumo, comercialización conjunta, enseñanza, crédito, etc.) de los socios, que conforman el objeto social o actividad corporativizada, define una tipología muy variada de cooperativas, que para el caso que compete a los mototaxistas de Santa Marta sería de una cooperativa mixta, las cuales persiguen como objetivo la producción de bienes y servicios para terceros, y la obtención de bienes para sus asociados.

En la actualidad, el artículo 4 de la Ley 79 de 1.988, define a la cooperativa como la empresa asociativa sin ánimo de lucro en la cual los trabajadores o los usuarios, según el caso, son simultáneamente los a portantes y los gestores de la empresa, creada con el objeto de producir o distribuir conjunta y eficientemente bienes o servicios para satisfacer las necesidades de sus asociados y de la comunidad en general.

En Santa Marta a partir de la masificación del mototaxismo (2004) se establecieron varias asociaciones tipo cooperativa. Según Oswaldo Bermúdez líder mototaxista y presidente regional de ASOMOCOL, Asociación de Motociclistas de Colombia, “todas se crearon con el fin de abrir un espacio donde la movilización por intereses comunes diera como fruto la homologación del servicio mototaxis”.

[...]Es que la única forma que se pueda organizar el mototaxismo en Santa Marta y en todo el país, es por medio de cooperativas y asociaciones. Las cooperativas exigen tiene unos protocolos que ni siquiera son hechos en Colombia, eso viene desde la misma organización mundial del trabajo... Cuando se crea cooperativas y funcionan, dan resultados positivos brindando crédito, capacitación y desarrollo social, a los gobierno les que difícil hacerse los de la vista gorda, frente

al verdadero flagelo que es las necesidades, el hambre seria una vergüenza que cierren una cooperativa que le brinda la posibilidad a muchos de cambiar su vida. (Entrevista Bermúdez, marzo 2011)

Durante el ejercicio de campo se pudo identificar que para el periodo del año 2011, existían cinco asociaciones tipo cooperativas (ASOMOTAX, ASOMOTOS, ATMOSAM, ASOPARQUES, ASOMOMAG Y COONSTRAMOTOTIMAYUI), igualmente se pudo notar que en todas prácticamente se prioriza el aspecto económico por encima del ideológico.

A pesar que una organización de este tipo supone una estructura y unos principios básicos de control y participación de quienes la integran, la mayoría de cooperativas de moto-transportadores de Santa Marta, están orientadas en concentrar el mayor numero de afiliados, sin que esto implique o indique la interiorización por parte de directivos y socios de los retos, compromisos y regulaciones del cooperativismo desde el punto vista estructural, administrativo y la función social que por ley tienen que tener todas las asociaciones cooperativas. Se pudo notar que muchas de estas asociaciones no tienen sede u oficina, igualmente no realizan reuniones periódicas donde se establecen las pautas y los compromisos adquiridos, así como la renovación periódica de la junta directiva. También con facilidad se advierte que en muchas de estas, la toma de decisiones, el recaudo, control y manejo de las cuotas de ahorro o de mantenimiento, lo hace una sola persona que por demás es quien la dirige o la preside desde su fundación.

[...]Lo que pasa es que aquí en Santa Marta las cooperativas son de los que se las inventan y las fundan, difícilmente un dueño de cooperativa va dejar que se forme una junta directiva pa que los desbanque, mejor dicho cavando su tumba. Muy poquitas funcionan como verdaderas cooperativas, sin ánimo de lucro con los estatutos (entrevista Oswaldo Bermúdez julio 2011)

Valga señalar que a pesar de los desaciertos en cuanto a la aplicabilidad de los elementos jurídicos y sociales, de este tipo de asociaciones, en Santa Marta la cooperativa COOTRANSMOTOTIMAYUI es considerada por el gremio de moto-transportadores como modelo de gestión y organización. Así mismo, se pudo notar que esta es la única que esta debidamente organizada estructural y administrativamente, aunque al igual que todas, presenta una dualidad entre elementos rectores del cooperativismo y los intereses económicos personales de algunos miembros especialmente miembros fundadores.

3.4 COOTRANSMOTOTIMAYUI



Fotografía 12. Sede de la cooperativa COOTRANSMOTOTIMAYUI. Yurelis Cuello

Según el certificado de existencia expedidos en la cámara de comercio de Santa Marta³⁸, COOTRANSMOTOTIMAYUI es una asociación sin ánimo de lucro, de economía solidaria, constituida formalmente el 15 de enero del 2005 e integrada por transportadores del servicio público de mototaxis, cuya función social es el mejoramiento de la calidad de vida tanto de los moradores de Timayuí como los mototaxistas que la integran.

Sus estatutos³⁹ dicen que cuentan con una junta directiva conformada por presidente, vicepresidente, secretario, fiscales y vocales. También está organizada en las figuras de socios y afiliados, quienes en su inmensa mayoría son mototaxistas del sector de Timayui, aunque una minoría de “particulares”, ajenos al mototaxismo también son socios, lo que implica que esta cooperativa, no se defina exclusivamente por la actividad laboral de sus miembros, como esta consignado en el certificado de existencia, sino que sus ámbitos de actuación exceden esta práctica.

Para el cumplimiento de las exigencias legales, en la sede u oficina, que se ubica en la Calle 30 con Carrera 78 al lado de la esquina del estadero Pollo Garagao,

³⁸ Ver anexo 3

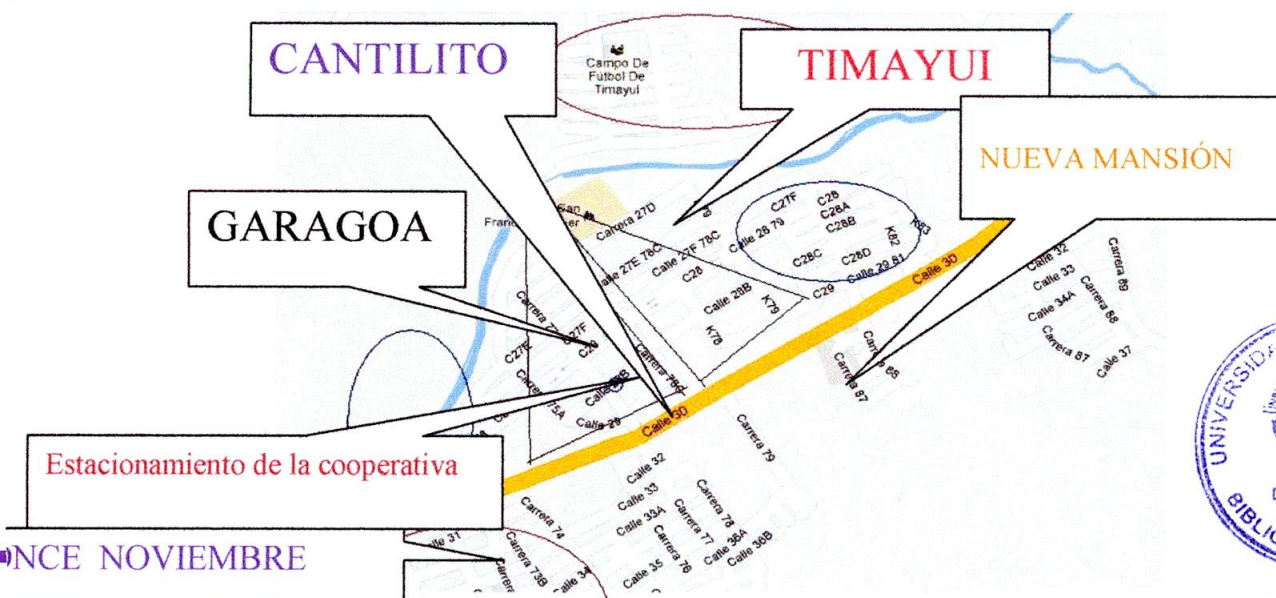
³⁹ Ver anexo 4

periódicamente se realizan reuniones donde participan todos sus integrantes. En varias de estas reuniones se pudo observar ceremonias de orden democráticos donde se modificó y ratificó algunos miembros de la junta directiva, principalmente fiscales y delegados.

Durante todo el ejercicio de campo se advirtió que a diferencia de otros grupos de mototaxistas y cooperativas, los miembros desarrollan sus actividades laborales en un marco de normas y estatutos, que determina el lugar de estacionamiento, los límites geográficos del servicio, los costos de las carreras, el orden de salida, el uniforme, las características de las motos y las pautas comerciales entre miembros y personas “ajenas” que regularmente intervienen en las actividades comerciales directas y subyacentes al servicio de mototaxis.

Así mismo, se pudo advertir que a pesar que de la fuerte institucionalización, todas las figuras, normas y estatutos son socialmente debatidas por los miembros, lo que hace que se establezcan radicalmente formas y maneras de pertenecer y sentirse miembro de la cooperativa.

3.5 Rutas, caminos frecuentes y restricciones; delimitación del espacio de trabajo.



Mapa 5. Calles, Carreras y barrios, caminos habituales. José Zambrano

Durante el ejercicio de campo se pudo notar que al llegar o salir por “la entrada” de Timayui, los mototaxistas utilizan dos vías principales, las cuales permiten acceder a todos los puntos y calles de Timayui. Una, es la misma carrera 78 que al conectar con

la entrada de Timayui se transforma en una calle ancha despavimentada, la cual es conocida en el sector como la calle principal, esta atraviesa toda la primera etapa del sector en cuya inmediaciones esta la mayor zona comercial y el “mega jardín” uno de los referentes más importantes en este sector. La otra, es la calle grande, al igual que la primera es ancha y esta totalmente despavimentada, en cuya inmediaciones está la urbanización de interés social y la mayor zona residencial del sector. Estas dos arterias rodean todo el sector de Timayui y se conectan prácticamente disminuidas en la zona rural, por caminos pequeños de difícil acceso, donde viven gran parte de habitantes y usuarios habituales del servicio de mototaxista.

[...] Si te das cuenta es prácticamente una sola vía que le da la vuelta a Timayui, ya cuando llegas por allá por el monte se vuelve pequeña. Uno siempre conecta estas dos vías saliendo o entrando, son las más anchas y amplias del sector, las que en mejor estado están (entrevista mototaxista taponero agosto 2011)

En muchas ocasiones se hizo el recorrido como usuario del servicio, por las calles al interior del sector, muchas de las cuales se encuentran empinadas, quebradizas y en temporadas de lluvia es prácticamente inaccesible el tránsito de motos y de cualquier vehículo. Se pudo observar que habitualmente mucho usuarios que viven en los cerros y partes inaccesible, salen a las vías planas principalmente a las dos arterias descritas anteriormente a esperar el servicio de mototaxis.

Aunque notoriamente los habitantes de Garagoa, Cantilito y sectores aledaños utilizan menos el servicio de mototaxis que presta la cooperativa, ya que sus demandas de transporte público están ubicados en puntos lejanos, principalmente los que no cubre el servicio de busetas como la ruta a las universidades UCC y del Magdalena, se puede observar que debido a su proximidad, sus calles son rutas obligas para el tránsito diario del servicio de mototaxista de la cooperativa.

La gente que más coge el servicio es de Timayui, pero también hay gente de Nueva Mansión que vive un poquito retirada y no le gusta caminar, los mismos en Garagoa y Cantilito y siempre coge mototaxis.

La urbanización Garagoa comprende desde la troncal del Caribe (calle 30) por toda la margen derecha de la carrera 78 hasta la calle 27 justamente en las inmediaciones de la

escuela San Francisco, mientras que Cantilito se hace al margen izquierdo en la misma trayectoria. Desde la calle 27 D en orden ascendente hasta la troncal del Caribe (calle 30) se atraviesa horizontalmente estos dos barrios. Las calles 27 C, E, F y 28 B, C, D del lado de Garagoa conectan con el sector de Nueva Mansión y del margen izquierdo en las calles 29 y 28 D se conecta con el sector conocido como Esmeralda. Verticalmente todo este sector va desde la carrera 70 en el barrio esmeralda hasta la carrera 88 del barrio Nueva Mansión. (Ver mapa # 5)

Durante todo el ejercicio de campo se pudo advertir que los días habituales los mototaxistas trabajan desde el puente del Once de Noviembre, que esta sobre las líneas férreas que llevan el carbón mineral a los puertos de la Guajira, a casi un kilometro del estacionamiento de mototaxista de la cooperativa, hasta el extremo norte de la comuna uno, atravesando y haciendo parte de sus rutas habituales a los Barrios que hacen en las inmediaciones de la troncal como el Once de noviembre, que por su tamaño y la densidad poblacional es un referente de toda la comuna seis.

El barrio Once de Noviembre se hace al margen derecho de la troncal del Caribe en sentido sur- norte y comprende desde los limites de la calle 30 al interior hasta la calle 44, verticalmente va desde la carrera 64 justamente delante del puente del Once de Noviembre, hasta la carrera 74, a casi unas siete cuadras al frente de la urbanización Garagoa.

Dicen los mototaxistas de la cooperativa, que al Once de Noviembre solo se lleva pasajeros que desde Timayui o del sector de Garagoa solicitan el servicio, no se parquea o se estacionan, ya que en ese barrio también hay mototaxistas, que prestan el servicio desde cualquiera de las entradas al interior o cualquier destino que los usuarios deseen, claro que si sale una carrera desde el interior del Once de Noviembre a cualquiera de los sectores permitidos, generalmente la hacen.

[.....] Uno generalmente no entra a Once de Noviembre a buscar pasajeros por que ahí también hay mototaxistas, aunque no tienen cooperativa no les gusta que entre extraños a joderle la plaza es igual como en Timayui. Uno entra a llevar un pasajero que vive en Timayui o Garagoa y saca uno que vaya pa los mismos sitios o por ahí cerca. El sector de roleteo es todo este sector menos Once de Noviembre aunque no hay problema si uno entra, además la cooperativa no jode por que uno trabaje en Once de Noviembre, uno no viene a buscar pasajero por

respeto a la zona (Entrevista mototaxistas taponero, agosto 2011)

En alguna ocasión solo con la intención de conocer de primera mano las rutas y caminos habituales por donde se presta el servicio de mototaxis fuera de Timayui y sabiendas que las rutas para prestación del servicio está estrictamente delimitada por la cooperativa, se hizo un recorrido que comenzó desde el estacionamiento hasta el puente del Once de Noviembre que marca el extremo sur de los límites geográficos impuesto, desde allí se emprendió otro recorrido que comprendió la entrada al Once de Noviembre por la vía principal, que por de más es la única que está pavimentada, hasta salir y conectar nuevamente con la troncal, luego se prosiguió derecho en misma troncal hasta la última entrada del barrio Nueva Mansión el cual según varios mototaxistas es prácticamente el otro límite en el cual salen carreras habituales, aunque advirtieron que todavía se podía seguir derecho por la troncal hasta más allá de Bonda.

[.....]O sea es que la restricción del servicio en la troncal solo es por el lado del puente por vía que va a conectar con Mamatoco por ese lado solo se trabaja hasta el puente, del otro lado o extremo no hay límites impuesto por la cooperativa, lo que pasa es que casi nadie coge el servicio pa Bonda y mas allá, claro uno entiende que el servicio de busetas cubre todo eso pa ya, pero si te sale carrera pa ya uno la coge. (Entrevista mototaxista taponero, agosto 2011)

Durante la estancia en el estacionamiento y recorridos como usuario del servicio se también se pudo notar que el servicio de mototaxis de la cooperativa igualmente va a los pueblos, caseríos y veredas cercanas a las estribaciones de la sierra nevada principalmente a los que están cerca a Minca como: Agua Linda, Bachicha, Buenos Aires, Campano, Cerro Kennedy, El Oriente, Jamonacal, La Tagua, La Victoria, Porvenir, San Lorenzo, Tigra. Aunque este recorrido es el menos habitual y el mas costoso.

En alguna ocasión alternando el trabajo de campo de esta investigación con las labores de co-gestor social de acción social⁴⁰, se aprovechó la incursión que por obligación laboral se tenía que hacer a Minca, para solicitar el servicio desde el estacionamiento de la cooperativa COOTRANSMOTOTIMAYUI a esta localidad.

⁴⁰ ya quien escribe estas líneas laboró casi un año con esta entidad

La incursión a Minca, fue previamente acordada con un mototaxista “amigo”, con el se convino el monto de seis mil pesos solo la ida, precio que estuvo por debajo a lo habitual ya que en condiciones normales este servicio tiene un valor de diez mil pesos. Igualmente el mototaxista manifestó tener familia y una de sus novias allá, hecho que facilito aun más el acompañamiento y la buena voluntad del mototaxista.

Yo soy el que más coge carreras pa Minca, a mi me interesa yo tengo familia una lea⁴¹ por allá, aquí vale quince barras hasta Minca tira diez pesos y vamos el miércoles temprano (nota de campo, agosto 2011)

Mientras se hacia el recorrido el mototaxista advirtió que el servicio a esta localidades no era algo habitual, pero aseguró que era más normal que muchos personas que viven en Timayui solicitaran el servicio a barrios y caseríos que se hacen en el camino o en la vía, entre los que se encuentra el Yucal, el sector de villa Italia y parte de la línea férrea donde aun continúan viviendo personas desplazadas, muchos de los cuales tienen lazos familiares o de amistad con los pobladores de Timayui.

[...] La gente le sale más barato ir al mercado y coger el transporte que lleva a Minca que vele dos mil pesos. La verdad aquí los que cogen el servicio directo pa Minca en moto son los que necesitan llegar urgente, o que tiene plata y le gusta el paseo. Lo que si sale bastante, es cerca al Yucal donde todavía hay gente que desplazada y tiene familia en Timayui, también hay gente que trabaja por fincas cercanas a tigrera, bachicha que también esta en la vía a Minca pero mucho más cerca. (Entrevista mototaxista taponero septiembre 2011)

Desde el estacionamiento de mototaxis de la cooperativa hasta Minca hay una distancia de casi 12 kilómetros cuyo recorrido se hace en media hora. Generalmente se toma parte de la trocal (calle30) hasta el desvío por la carrera 65 en las inmediaciones del barrio Once de Noviembre, la mayor parte del trayecto se hace subiendo en una carretera pavimentada de aceptable condiciones.

En varias ocasiones al entablar conversaciones precisas con algunos mototaxistas sobre rutas y límites del servicio que prestaba la cooperativa, se referenciaba al caserío Buenos Aire⁴² como parte de los límites de prestación del servicio, pero curiosamente se

⁴¹En el lenguaje popular de Santa Marta significa mujer, pero haciendo referencia a que es muy atractiva

⁴²En planeación distrital no aparece registrado como barrio Buenos Aires, aunque entidades como Acción Social si lo referencian como un caserío de extrema pobreza, con más necesidades que el mismo Timayui



advertía que la mayoría aludían no querer llegar a este barrio porque era demasiado inseguro, más en las horas de noche.

Ese camino es muy peligroso después de cinco de la tarde no se puede coger pa allá... La gente de Timayui es pobre pero allá viven puras figuras. (Entrevista mototaxista taponero, agosto 2011)

Según los testimonios de los mismos mototaxista, el caserío Bueno Aires se ubica en detrás de los cerros que conectan a Timayui con la comuna cinco, justamente al barrio Santa Fe, del otro lado de la ciudad. Varios mototaxistas aseguraron que los habitantes de este deprimido barrio, son más pobre, ya que a pesar de estar constituido en su mayoría por personas desplazadas al igual que Timayui, son pocos los que tienen plata para pagar el costo del servicio de mototaxis, que desde el estacionamiento vale dos mil quinientos y/o tres mil pesos.

Allá la gente es más pobre que en Timayui, yo algunas veces algo carrera por allá pero les cobro dos mil o dos mil quinientos pesos... .. pa esa trayectoria si se puede pelear el precio de la carrera, la obligación de todos es con Timayui pero para Buenos Aires se puede cobra más. (Entrevista mototaxista taponero, agosto 2011)

3.6 Trabajando por fuera de los límites geográficos

Valga señalar que cuando los mototaxistas hacían alusión a los lugares “restringidos” o el límite geográfico permitido, generalmente siempre se hacía referían a los barrios y lugares que desde el sector de Timayui – Garagoa se ubican atravesando el puente del Once de Noviembre, por las calles 29 y 30 en sentido norte- sur, que comunican con los centros administrativos, comerciales y turísticos de Santa Marta⁴³.

Entre tanto, difícilmente al referenciar al otro extremo, en la vía que conduce al departamento de La Guajira, no había un consenso sobre el límite permitido ya que muchos referenciaban a la parte extrema de la urbanización Nueva Mansión como último lugar donde personas hacen uso del servicio, así mismo, otros decían que se podía llegar a Bonda o derecho por la trocal a Mendiguaca.

⁴³ Ciudad central aquí hace referencia a los puntos que se ubican dentro del perímetro urbano

Dice el presidente de la cooperativa dijo que limitar el radio de acción de la cooperativa hasta el puente del Once de Noviembre hace parte de los convenios que contrajo la cooperativa con las autoridades locales especialmente con la policía nacional.

Aquí se trabaja desde el puente de Mamatoco pa acá, el tener un espacio de trabajo de los mototaxistas en Santa Marta fue una idea que nació aquí en esta cooperativa, y así se ha tratado de implementar en mesas de trabajo con la policía y la alcaldía, al resto de cooperativas y mototaxistas particulares. Se garantiza la seguridad de mototaxistas y pasajeros hasta el puente de Mamatoco, quien decida trabajar por fuera debe quitarse el uniforme y responder personalmente por todo, accidente y multas por incumplir las normas de tránsito. (Entrevista, vicepresidente coop. Agosto 2011)



Sin embargo, se pudo observar que trabajar por fuera de los límites impuesto por la cooperativa, no es una medida que impongan multas y sanciones disciplinarias, la mayoría de restricciones y sanciones las imponían algunos dueños de motos especialmente a mototaxistas, que se las alquilan con la condición de no trabajar por fuera de los límites establecidos por la cooperativa.

[...] Eso si cuando uno decide trabajar por fuera del puente del Once de Noviembre, se tiene que quitar el chaleco, bueno eso dicen yo nunca me lo quito, pero es bueno quitárselo por que los policías te identifican y saben que eres de la cooperativa y te la quieren montar, la verdad aquí no joden por trabajar por fuera, pero uno sabe que es bajo la responsabilidad propia... otra vaina es que el que alquila la moto puede que te diga que no le gusta que la moto trabaje fuera... claro marica eso hace que uno se aguante, ya que si le quitan la moto nojoda pa sacarla culo de lio y el problema pa uno con el dueño... pero por fuera digamos a Mamatoco y la UCC por ahí, la bolivariana, el Buena Vista vale tres mil pesos (entrevista, mototaxista taponero septiembre 2011)

También las mismas dinámicas internas hacen que económicamente sea más rentable trabajar al interior de Timayui o barrios próximos que hacer carreras a las zonas céntricas de la ciudad, como lo deja ver la siguiente entrevista:

Pero lo que pasa es que te das cuenta no sirve hacer una carrera al centro de Santa Marta por tres mil o cinco mil pesos, si te vas a tirar una o dos horas, contando que de regreso que no es seguro te traigas algún pasajero, en una hora aquí se hace uno seis mil barra....la gente que sabe como es la vaina solo



sale pa fuera hacer vueltas personales, no a trabajar. Claro esta que no todas las vueltas son al centro, a Mamatoco, Buena Vista y la UCC, yo voy y cobro tres mil pesos. (Entrevista, mototaxista socio, septiembre 2011)

Durante todo el ejercicio de campo se pudo observar que la mayoría de las carreras que desde el estacionamiento se hacían adelante del puente del Once de Noviembre la hacían integrantes de la cooperativa que su momento no trabajaban como miembros de la misma, ya que mientras esperan el turno para ingresar a trabajar como mototaxistas oficiales, se hacen a un costado del estacionamiento y prestan el servicio por fuera de los límites establecidos.

[...]Eso no es siempre, es solo cuando uno no tienen el cupo para trabajar en la cooperativa y esta full axiciado y se ponen hacer carreras delante del puente, pero no al centro y a Gaira, ahí a la UCC y a la Universidad del Magdalena, que desde aquí no hay buseta pa esas rutas... la verdad no están lejos de aquí, yo los llevo dos mil y tres mil depende de quien sea (entrevista mototaxista taponero agosto 2011)

En varias ocasiones y haciendo uso del servicio por fuera de lo que este grupo de mototaxistas llaman límites de la cooperativa, se pudo notar que algunos mototaxista, con relativa facilidad aceptan ir a lugares de gran congruencia, especialmente de interés para los habitantes de los Garagoa y Cantilito tales como Mamatoco, La Bolivariana, el INEM, Buenavista y el parque Los Trupillos, todos estos lugares se ubican al margen derecho de la glorieta donde la troncal del Caribe conecta la calle 29, la cual en vía recta conecta con el centro comercial Buenavista y la Quinta de San Pedro Alejandrino.

Digamos que nosotros desde la cuatro de la mañana hasta las dos del día siguiente novemos cinco mil personas de los cuales cuatro mil son de Timayui entrando y saliendo. la gente de Garagoa utiliza menos el servicio de mototaxis pero cuando lo coge es pa fuera, aquí muchos estudian en el INEN, van al Buenavista, al puesto de salud de Mamatoco, pues se entiende que la gente vive mejor que en Timayui, si pagan los dos mil pesos por esas carreras que no están tan lejos...pero sin embargo los turnos a Timayui son los más peleaos. (Entrevista, mototaxista taponero agosto 2011)

3.7 Ir o no ir es cuestión de normas y plata

Las normas de la cooperativa establecen una clara diferenciación entre las rutas y los sitios en los cuales los mototaxistas pueden y no negociar el monto de las carreras y por tanto acceder a ir. El presidente de la cooperativa asegura que la ida a cualquier parte al

interior de Timayui no esta sujeta a negociación en el precio, cuyo valor es de mil y mil quinientos pesos en caso de llevar una maleta o saco de un gran volumen, así mismo también constituye es una violación a las normas negarse a cubrir esta ruta después de ser solicitado el servicio. La multa por esta infracción es de diez mil pesos y puede que carrear en una suspensión temporal.

Después que sea el turno y sin ningún motivo se niegue llevar a un pasajero a Timayui es multado, no hay excusas. Muchos dicen que se niegan por que no le hablan al que solicita el servicio, aquí no importa nada de esa maricadas, todos están en la obligación de hacer las carreras a Timayui si esa es la obligación principal de la cooperativa. (Entrevista presidente de la cooperativa septiembre 2011)

Se pudo notar que unas de las quejas más recurrentes de los usuarios en la oficina de la cooperativa es que muchos mototaxistas se niegan a cubrir ciertas rutas al interior de Timayui.

Yo vivo en los Alpes segunda etapa y cada rato me toca venir a poner quejas aquí en la oficina por que no quieren ir hasta allá, así también se lo dijimos a la junta de acción comunal del barrio, a ver que solución de dan a este problema (entrevista, usuaria del servicio de mototaxis, septiembre 2011)

Aunque los barrios Cantilito, Garagao y Nueva Mansión no son de estricta obligatoriedad cubrir sus rutas, por su proximidad y cercanía casi nadie se niega una solicitud a estos barrios.

[.....]Y quien le dice que no a una carrera a Cantilito o a Nueva Mansión si eso esta unas cuadras, acá de pronto uno niega una carrera al Once de Noviembre a los que solo quieren pagar mil pesos, y uno sabe que se puede negar y no pasa nada con la cooperativa, pero a dos cuadras ni que fuera bobo jajaja (entrevista, mototaxista taponero septiembre 2011)

Por otra parte, caso especial reviste las rutas que están al costado de la troncal del Caribe como Once de Noviembre, al igual que Minca y el caserío de Buenos Aires, que aunque están entre los límites de cobertura, no es de estricta obligación aceptar la solicitud a estas rutas.

[.....] Ir a al Once de Noviembre y villa xxx no es ningún problema yo por lo menos cobro un poquito mas, ya que no es obligación que uno tenga de aceptar ir, uno siempre tira el zarpazo, la gente los paga por que sabe que uno solo trabaja por fuera de Timayui es por un poquito mas de plata. (Entrevista, mototaxistas taponero, septiembre 2011)

[.....] Eso es así, mientras tu llegas al parqueadero a esperar turno hay gente que pide una carrera pa el yucal o por allá cerca la mayoría de mototaxistas dice que no, pero como uno es el ultimo de la fila tu la pide.... Pues digamos que son veinte los compañeros que están antes de ti, hay es donde se acepta esa carrera lejos....siempre por un poco más, nadie coje pa allá por mil pesos, mientras vas al yucal por dos mil pesos a Timayui te pueden salir cuatro de mil pesos por la mitad del tiempo, por eso por fuera de Timayui vale más(entrevista mototaxista taponero, septiembre 2011)



La única ruta de estricta obligatoriedad para el grupo de mototaxista de la cooperativa es el sector de Timayui, además de tener un valor fijo con el que no se puede especular (mil pesos y mil quinientos por alguna sobre carga)

3.8 Estructuras Organizacional de la cooperativa COOTRANSMOTOTIMAYUI

El siguiente diagrama nuestro la configuración de la cooperativa, en cuya actuación de los diferentes actores, se puede observar jerarquías, relaciones de poder, redes dependientes y disimiles maneras de trabajar y sentirse miembro de esta colectividad.

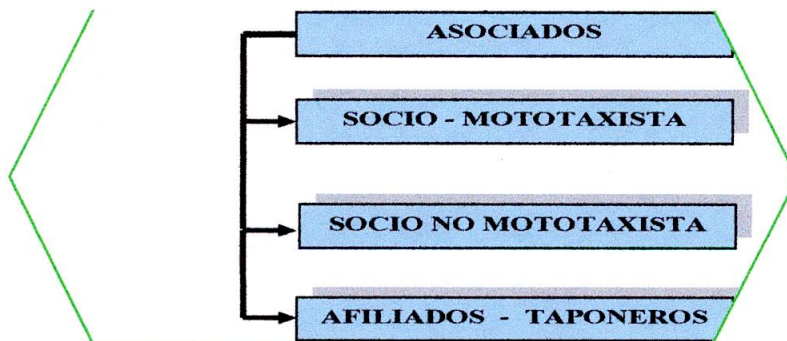


Figura # 1. Diagrama estructura jerárquica de la cooperativa. José Zambrano



Actualmente la cooperativa cuenta con 36 socios de los cuales 26 son o fueron mototaxistas, así mismo también figuran como socios 10 “particulares” que se asociaron por la compra de la membresía o cupo a un socio mototaxista o a la misma cooperativa.

Por resolución de la junta directiva todos los socios están obligados a dar una cuota de ahorro mensual de 100.000 pesos, la cual se les devolverá en su totalidad al finalizar el año, cuando se repartan los activos, dando cumplimiento con unos de los propósitos de este tipo de asociaciones, que es inculcar a sus asociados la solidaridad, el hábito del ahorro, a través de los aportes sociales y el buen manejo de sus ingresos.

Durante todo el ejercicio de campo se pudo notar que existe un pequeño grupo de socios mototaxistas, que están a la cabeza de cooperativa, al punto que en los nueve años de existencia, solo dos socios mototaxistas se han rotado la presidencia y la vicepresidencia de la misma.

[...]Ya tenemos casi ocho años y solo el han sido presidentes dos socios mototaxistas, entre ellos siempre se han rotado la presidencia y la vicepresidencia de la cooperativa, los fiscales si son cualquiera que la junta decida, no importa que sea taponero. (entrevistas mototaxista taponero, septiembre 2011)

Por otro lado, se observó que la mayoría de los llamados socios mototaxistas, no trabajan a diario como mototaxistas, continuamente solo se advertía de la presencia de algunos que pertenecen a la junta directiva como el presidente, vicepresidente y un fiscal, quienes generalmente alternan el trabajo de mototaxistas con las actividades administrativas, así como controlar la prestación del servicio en el estacionamiento.

Casi todos los socios mototaxistas que en su momento fueron consultados, aseguraron abiertamente no trabajar a diario por que tenían otros tipos de actividades o negocio que demandaba su tiempo⁴⁴.

[.....] Yo comencé como taponero con una moto alquila... ahora tengo un restaurante que también es bar y billar, yo trabajo como dos días a la semana, el resto alquilo a un man, a un taponero que trabaja la mayoría del tiempo, los días que el descansa lo cojo yo, pero la verdad el negocio me lleva todo el tiempo... antes cuando estaba más llevao si era cacho adentro, ahora gracias a dios tengo una mejor situación, y sabes por que trabajo a veces como mototaxista por agradecimiento con este trabajo que fue que me levanto, es que uno tiene que ser a gradecido, no vas a creer pero en menos de dos años me hice socio y monte un negocio y tengo tres motos(entrevista socio mototaxista, septiembre 2011).

Evidentemente, estos se les llaman socios mototaxistas por que en su momento fueron activos mototaxista de la cooperativa, de los cuales varios comenzaron siendo taponeros.

⁴⁴ Se mantienen como socios, por que les era rentable alquilar el cupo y de las motocicletas.

La mayoría de los socios mototaxistas son hombres adultos mayores de 35 años y todos residen en Timayui, alguno de los cuales llegaron al sector víctimas del desplazamiento forzado o damnificado del invierno.

Por otro lado, la mayoría de los socios que no son mototaxistas, se trata de comerciantes, líderes comunas y pensionados, y a diferencia de los socios mototaxistas, muchos son mujeres y residen en barrios que están antes de atravesar el puente del río Manzanares que conecta con Timayui como Cantilito, Nueva Mansión y Garagoa.

La secretaria de la cooperativa apuntó que si bien, muchos particulares se integraron por cuestiones económicas, la mayoría fueron aceptados por beneficios dados a la cooperativa, como gestiones adelantadas ante los diferentes estamentos gubernamentales, así como en bancos o con quien prestase dinero, también se advierte que las instalaciones donde esta la oficina y el almacén de insumos y repuesto es de un socio no mototaxista.

[...] La dueña del cupo que yo trabajo, ella es líder y ella fue la que consiguió que la policía dejara trabajar en pico y placa y los días sin moto..... todos los socios que no son mototaxista son figuras de Timayui que han hecho mucho por la cooperativa también hay socios que han conseguido cursos en el SENA para nosotros, otros tienen contacto tránsito, en la alcaldía en las clínicas y hospital. (Entrevista mototaxista taponero, septiembre 2011)

[...] Es que las hojas de vida se estudian no solo que tenga la plata, sino que sea conocido y le pueda prestar algún beneficio a la cooperativa..... el dueño del local donde funciona el almacén y la oficina de la cooperativa es un socio que no es mototaxista (entrevista, presidente de la coop, septiembre 2011) Yo soy socia de la cooperativa y estoy seguro que eso me ayudó a que me dieran el trabajo de secretaria.... claro aquí todos los socios que no son mototaxistas muchos están desde el inicio de la cooperativa (entrevista secretaria de la coop, septiembre 2011)

En casi todas las reuniones celebradas durante todo el ejercicio de campo, casi nunca se notó la presencia de algún socio no mototaxista, solo en alguna ocasión con motivos de ampliar el cupo de socios, asistieron algunos, especialmente mujeres que aunque no intervinieron dieron el visto bueno a la iniciativa que en su momento fue hecha por la junta directiva, de donde tampoco forman parte ningún socio no mototaxista.

[...] No es primera vez que pertenezco a una cooperativa, yo trabaje casi treinta y cinco años con el magisterio no como profesora sino como aseo y pertenezco a la cooperativa de educadores y uno aprende que toda las decisiones se toma en consenso, yo creo que la cooperativa va bien y hace una buena gestión pero hay un monopolio de dos y tres mototaxistas, uno entiende que esta vaina es de los mototaxista pero aja uno esta excluido de la dirección, el papel de uno es solo pelar la cara ante las autoridades y el alcalde y ellos se quedan prácticamente con todo.... Yo no voy a pelear eso la verdad es la mejor cooperativa que hay en la ciudad y a pesar de todo le garantiza la comida a muchas familias allá en Timayui y mi como a varios de aquí les ayuda mucho. (Entrevista, socia de la coop. Octubre 2011)



Por su parte los afiliados actualmente son 80, todos mototaxistas que trabajan en calidad de reemplazantes o de sustituto, a estos se llaman internamente mototaxistas taponeros por el hecho de tapar o cubrir los 40 cupos o plazas puestas al servicio del mototaxismo.

Todos los taponeros están obligados a ahorrar una cuota mensual de 10.000 y al igual que a los socios, se les devolverá, el monto total al finalizar el año. En la actualidad el costo de la afiliación de taponero es de 10.000 pesos, se paga una vez y en caso de retiro se tendría que volver a pagar.

La mayoría si cumple con la cuota mensual, pero hay unos que no trabajan a diario y por tanto muchas veces quedan mal con la cuota, a esos generalmente nunca se liquidan al finalizar el año, que van a reclamar veinte mil pesos. Los que pagan las cuotas mensuales que son la mayoría reciben casi ciento cincuenta mil pesos en diciembre. También hay casos de quienes dan más plata y reciben todo lo que ahorran hasta trescientos mil (entrevista, secretaria, coop, julio 2011)

Justamente durante todo el ejercicio de campo se observó que la mayoría de mototaxistas que trabajaban a diario en la cooperativa son los llamados taponeros, cerca de cincuenta a sesenta trabaja a diario, quienes por medio de diferentes tipos de relaciones personales e interés económico se reparten los espacios y turnos de trabajo.

3.9 Los fundadores de la cooperativa



Dice el vicepresidente de la cooperativa quien además es miembro fundador de la misma, que la cooperativa la fundaron doce mototaxistas de los cuales a seis se le reconoce haber sido los pioneros del mototaxismo en el sector, así mismo, aseguro que actualmente solo cinco trabaja como mototaxista en la cooperativa, sin embargo mas de la mitad sigue vinculado como socio.

Durante todo el ejercicio de campo también se pudo notar que el grupo de los mototaxistas fundadores son los que tienen el control político y administrativo de la cooperativa, ya que son estos los que desde sus inicios la han presidido y ocupan la mayoría de los puesto o cargos administrativos que se dan en la cooperativa, todos con salario fijos mensuales.

Solo ha habido dos presidentes y vicepresidentes y son los mismo dos, la verdad tiene que haber un cambio, pero aunque no lo reconozcan hay una rosca donde se benefician unos cuantos, y son los que fundaron la cooperativa ellos no quieren soltar la tetita.

Igualmente se pudo notar que los miembros fundadores que actualmente trabajan como mototaxistas, y no hacen parte de la junta administrativa igualmente gozan de respeto ya que muchos son los que más se le solicita el apadrinamiento de jóvenes taponeros.

Pa trabajar hay que hablar con los socios, pero entre más palanca haya es mejor, no todos los socios están en igualdad, hay unos que mandan más que otros, no es por el cargo sino por respeto, como es el caso de Gavino que fue quien inicio la fundación de la cooperativa y fue unos de los primeros en hacer mototaxis en Timayui, el no hace parte de la junta directiva pero aquí se valora mucho lo que dice, y todo el mundo lo respeta a demás que un señor mayor y serio, por eso los taponeros que el h metido a trabajar aquí demoran trabajando por el mete gente seria atrabajar y es el que mas tiene apadrinaos y es al que mas buscan, allá dentro de Timayui por mucho tiempo llorón a la cooperativa “ la cooperativa de Gavino”(entrevista secretaria coop, septiembre 2011)

Gavino, es uno de los pocos miembros fundadores de la cooperativa, que no hace parte de la junta directiva y sin embargo, es el más emblemático y reconocido mototaxistas de la cooperativa, también se atribuye ser el primero en hacer mototaxismo en Timayui. A diferencia de la mayoría de socios y algunos miembros de la junta directiva, Gavino

trabaja a diario como mototaxista, y en apariencia no devenga un sueldo fijo, se mantienen exclusivamente de su labor como mototaxista y del alquiler de una moto.

[...]Yo nunca he sido presidente, eso no es pa mí no tengo paciencia pa lidiar con gente, pero la cooperativa la funde yo, tu puedes ver aja directamente no se puede decir que yo mando para nada, pero siempre estoy pendiente de todo, yo soy la imagen frente al pueblo y a veces ante la policía, por eso hay que velar que muchas cosas funcionen bien te repito no soy de la junta pero soy el que pone más orden que cualquiera, pregunta pa que veas (Entrevista, mototaxista Gavino agosto 2011)

En reiteradas ocasiones varios mototaxistas en su mayoría taponeros aseguraron que Gavino pertenecía a la rosca y a pesar de no pertenecer a la junta directiva también usufructuaba de los dividendos generados por la cooperativa.

Mira aquí hay socios que también se quejan igual que nosotros los taponeros de cómo se administra la cooperativa sobre la rosca que tienen los mismo cinco.... hay y tui crees que siendo Gavino el más viejo de todos y el que fundó la cooperativa no va comer de ahí (entrevista mototaxista taponero, septiembre 2011)

Entre tanto los otros miembros fundadores que habitualmente se veían en la cooperativa, todos pertenecían a la junta directiva, algunos trabajan como mototaxista y otros se ocupaban de aspectos administrativos.

3.10 Otros mototaxistas, conflicto y desafíos

Por otra parte, durante la estancia en el estacionamiento, llamó mucho la atención la poca presencia de mototaxistas ajenos a la cooperativa. Sin embargo, por momentos se advertía de la presencia de varios mototaxistas que no lucían uniforme, algunos eran afiliados que no estaban en turno y llegan al estacionamiento a prestar el servicio a cualquier parte fuera de Timayui, dentro de este grupo también habían mototaxistas que estaban afiliados pero nunca han trabajado como taponeros en la cooperativa, ya que como se ha dicho en reiteradas ocasiones estar afiliado no es garantía de trabajar como mototaxista activo, e igualmente la secretaria de la cooperativa advirtió que había casos de mototaxista que solo habían trabajado por uno o dos días.

Uff mijo, como hay gente que lleva cinco y seis años siendo taponeros, hay quienes solo han trabajado unas horas o días y no vuelven a trabajar por que son peleoneros, por que no hay

quienes de el cupo, esto como todo, tu trabajas con tus amigos y tus primos y familia, por eso hay en la esquina vez a varios que están afiliado, pero no encuentran quien le de el chance. (Entrevista, secretaria coop, octubre 2011)

También se observaba la presencia de varios mototaxistas ex miembros de la cooperativa, que generalmente trabajaban por fuera de Timayui, aunque estos eran los que mayores problemas suscitaban con las directivas de la cooperativa, al intentar prestar el servicio de mototaxis al interior de Timayui.

Lo que pasa es que la gente se confunde como ellos trabajaban en la cooperativa, la gente cuando los ve sin uniforme sabe que no trabajan, pero ellos le insisten... ellos no cogen pasajeros aquí en la esquina, ellos los cogen de salida, y no pasan frente de nosotros por que saben que aquí los pelaos los levantan se meten por las otras entradas cuando nadie los ve.

La preferencia de habitantes/usuarios hacía los que estaban uniformados, era impedimento para que muchos mototaxistas ajenos a la cooperativa no trabajaran al interior de Timayui.

Es difícil trabajar ahí, además que esos manes de la cooperativa te caen en gavilla, la gente también prefiere cogerlos a ellos, yo también vivo en Timayui y nunca he estado afiliado a la cooperativa, en mi casa yo soy el que lleva a la gente y también a los vecino hasta ahí, no por que me de miedo sino que aquí la gente coge los de la cooperativa, cuando me paran un servicio alguien que no conoce como es la cosa yo lo llego...nojoda como cinco veces que han querido joder los manes de esa cooperativa pura bulla(entrevista mototaxista residente en Timayui, septiembre 2011)

Para mediados del mes de septiembre del año 2011, estando en conversación con el director y otros miembros de la cooperativa se presento la denuncia de varios taponeros sobre los movimientos de un ex taponero que estaba trabajando al interior de Timayui.

Después de identificarlo por su nombre, el mismo director advirtió que esta había salido por irrespetuoso y no querer cumplir las normas. De inmediato se ubico a la dueña de la moto que el ex taponero conducía, la cual estaba registrada en la cooperativa, el mismo director le advirtió a la dueña que si el mototaxista seguía trabajando al interior de Timayui desafilarian la moto y darian parte a la policía para que la inmovilizaran.

Durante la discusión llegó el taponero, quien negó estar trabajando al interior de Timayui y aseguro que solo transportaba a miembros de su familia, al finalizar la discusión con el compromiso de la dueña de la moto de no permitirle al mototaxista trabajar al interior de Timayui, el mototaxista exclamo y advirtió entre dientes, querer hablar con los de arriba⁴⁵ para que le permitan a él y otros mototaxistas del sector trabajar en Timayui.

Por otra parte, valga señalar que aunque resulta muy difícil establecer la cantidad y regularidad con que otros mototaxistas ingresaban a los barrios antes mencionado, se pudo observar que todos los miembros de la cooperativa toleran las constante incursiones de mototaxistas de distintos puntos de la ciudad a los barrios Garagoa, Cantilito y hasta el mismo Timayui, siempre y cuando no parquearan e intentaran hacerse en un espacio alterno en las inmediaciones o puntos cercanos.

Así como a nosotros no nos prohíben la entrada a Mamatoco o al Once de Noviembre, donde hay bastantes mototaxistas organizados. Cualquiera puede entrar a llevar pasajeros a Timayui, aja y sacar hasta acá a fuera, lo único es que no pueden trabajar aquí junto a nosotros....si te das cuenta es la gente la que prefiere a uno...algo muy importante nosotros somos una cooperativa que de una u otra manera nos regimos por unas normas y pagamos impuesto que ninguna otra lo paga, es lógico que pidamos ser los únicos que trabajemos a Timayui

Con la firme intención de corroborar lo observado en relación a las dinámicas de los otros mototaxistas, desde la esquina del estacionamiento constantemente se hizo solicitudes del servicio al interior de Timayui a mototaxistas que ocasionalmente pasaban por el estacionamiento.

El día 11 de octubre se hicieron cinco solicitudes al interior a mototaxistas que no lucían el uniforme de la cooperativa de los cuales varios se advertían como miembros activos de la cooperativa, todas las solicitudes fueron negadas, el mismo 11 de octubre se hizo tres solicitudes al interior de la urbanización Garagoa y barrios circundantes, igualmente a mototaxista que no lucía el uniforme, las cuales todas fueran rechazadas, solo aceptaron solicitudes fuera de los límites de la cooperativa a los barrios Once de Noviembre y urbanizaciones cercanas ubicadas en los márgenes de la trocal.

⁴⁵ Los de arriba hace referencia a el o los grupos paramilitares que aun operan en la zona de sierra nevada y cobran vacuna al comercio de Santa Marta

También en varias ocasiones desde fuera del radio de acción de la cooperativa lugares como Once de Noviembre se hicieron solicitudes a mototaxista ajenos a la cooperativa al interior de Timayui, todas fueron atendidas y ante la pregunta sobre trabajar al interior de Timayui varios expresaron:

Aunque en el once no hay cooperativa tampoco se deja que todos los mototaxistas jodan la plaza, lo mismo es en Timayui... lo que pasa es que esos de la cooperativa quieren abarcar todo hasta Garagao y Cantilito, pero aja a mi no me importa yo voy a timayui donde sea pero no parqueo ni me rebusco por allá, solo a llevar pasajeros. (nota de campo octubre 2011)

No digo que los de la cooperativa sea paracos, yo los conozco a casi todos, a los dueños, pero son para los que dicen quien trabaja y hasta donde... no te lo van a decir... yo si cojo bastante carreras pa ya, pero no me quedo, eso es entrada por salida (nota de campo octubre 2011)

Es difícil ellos⁴⁶ se hacen los maricas, pero si te ven pasar te cogen la placa y te echan la policía, la policía todos los días hace batida por ahí y a quien crees que cae ninguno de la cooperativa (entrevista mototaxistas del Once de noviembre, septiembre 2011)

En resumidas cuentas los que no usan uniforme amarillo y parquean cerca al estacionamiento son significativamente menos y como anteriormente se planteo la mayoría son afiliados, que mientras esperan turno se hacen en un extremo del estacionamiento a trabajar como mototaxistas particulares.

3.11 Caracterización de los mototaxistas: tanto socios como taponeros

La mayoría de mototaxista que habitualmente trabaja en el estacionamiento son hombres jóvenes entre 17 a 30 años de edad, solo los tres o cuatro socios mototaxistas que regularmente asisten al estacionamiento promedian los 40 y 45 años. Tanto mototaxistas socios como taponeros, residen en Timayui y la mayoría son desplazados provenientes principalmente de la Sierra Nevada de Santa Marta, pueblos del sur del

⁴⁶ En esta nota de campo quien comenta se hace referencia a los mototaxistas miembros de la cooperativa que son acusados de echarle la policía a los mototaxistas que son están en la cooperativa.

departamento del Magdalena, y en menor proporción de los departamentos de Cesar y Guajira.

Aunque la mayoría geográfica y culturalmente son costeños, caso especial revisten los que provienen de la Sierra Nevada de Santa Marta, muchos de los cuales se auto-reconocen como samarios, pero exaltan el origen de las tierras de sus padres, generalmente alguna ciudad o pueblo del interior del país.

Digamos que uno es de donde nace y se cría, yo nací en el hospital de Santa Marta pero mi familia vivía en la sierra, mi papa es de caldas y mi mama es de Ibagué, la familia de allá me dicen que soy costeño pero acá todos me llaman el cachaco, la cosa es así soy costeño pero de sangre paisa y tolimense (entrevistas mototaxista taponero coop, septiembre 2011)



Así mismo, algunos de los mototaxistas provenientes de la Sierra Nevada, difieren parcialmente en la forma de hablar especialmente en la poca utilización del pronombre tú, muy característico del trato entre amigos y conocidos en la jerga costeña.

A diferencia de los mototaxistas que estacionan el centro de la ciudad, donde casi todos aseguraron haber cursado la secundaria, la mayoría de mototaxistas de Timayui pertenecientes a la cooperativa sólo han cursado estudios del nivel primario, aunque varios son bachilleres y otros que están adelantando la validación del bachillerato en la Escuela Distrital Nuevo Amanecer con Dios, mejor conocida en Timayui como la *escuela de palito*.

En la cotidianidad, en la estancia en el estacionamiento, todos atienden a un sobrenombre; el colita, el Diomedes, el cabeza de lengua, el pipa, el anciano, el emo, entre otros, los cuales fueron puestos en el encuentro cotidiano.

[...] Es como un sello que se le pone al que llegue, todos los mototaxistas que trabajan en la cooperativa por regla se le pone un apodo ya sea socio o taponero, fiscal la única que no tiene es la secretaria (nota de campo 19 de agosto, 2011)



Todos los sobrenombres generalmente son de tipo despectiva que sobresalta alguna característica física o de la personalidad de los mototaxistas a quien se le atribuye.

[...] Hay papi por crees que le dicen Diomedes no será por que canta igual, eche tu no ves el ojo, igualito a Diomedes. Y donde

me dejas a cabeza de lengua, tiene más entrada que una iglesia.....el anciano no le gusta que le digan así, la ves pasada que la alcaldía dijo que las personas de la tercera edad no podían utilizar moto culo de montada (entrevista mototaxista taponero septiembre 2011)

Igualmente en las charlas y conversaciones la camaradería es notoria, aunque regularmente hay discusiones y desavenencias especialmente por el salto de turnos, ya que este acto, provoca la mayor cantidad de conflicto entre los mototaxistas.

Ellos son pelaos jóvenes, igual no se puede llamar la atención por que mamen-gallo entre ellos mismo y con la gente que pasa, eso es como cuando tu contratas a un albañil que habla mucho, nojoda que tal uno trabajando callao, sin hablar, sin joder hasta los mismo médicos hablan mucho(entrevista vicepresidente, coop, septiembre 2011)

Durante todo el ejercicio de campo se pudo notar que la presencia de la policía, aunque es constante, generalmente no altera el ambiente en el estacionamiento como se da en el centro de Santa Marta, por tanto con gran facilidad los mototaxista se bajan de sus motos y desarrollan juegos populares de apuestas, siendo el más común y recurrente la cuarta, el cual consiste en lanzar una moneda contra la pared con la intención de que el rebote quede a pocos centímetros de la moneda de otro jugador, específicamente a la medición de los dedos anular y meñique.

[...]Ahora en la tarde siempre se juega a la cuarta o al tejo, pa pasar el tiempo, pero siempre se juega a plata por que sino no tiene gracia. Uno podría quedar roleteando por ahí buscando carreras pero aja en el estacionamiento se habla, se juega y se pasa bien.... No lo juegan todos solo los pelaos, los viejos se la pasan hablando de política y viendo como le ponen mas trabas a uno. (Entrevista mototaxista taponero, noviembre 2011)

Este juego, generalmente es desarrollado por los más jóvenes, además de hacer más llevadero la estancia en el estacionamiento, que por momentos llega a tener a los cuarenta mototaxistas, esperando turno cuya demora puede ser de entre quince y veinte minutos. El juego también tiene el incentivo de la apuesta, los que ganan tienen la posibilidad de incrementar levemente los ingresos económicos.

[.....] Nombe es más para pasar el tiempo, hoy me gane seis mil pesos, pero ayer perdí tres mil y así. Aquí nadie gana ni pierde mucho, como en las cartas y el domino.... Aquí no se puede

jugar domino ni carta, no dejan y segundo jugando a plata no se puede dejar un fuego de domino a media jajajaja, esto es para esperar que uno le pone el picante apostando pero es poquito. (Entrevista, mototaxista taponero agosto 2011)

Evidentemente esta actividad a diferencia de los juego de mesas también jugados cerca al estacionamiento por particulares, como el domino y las cartas⁴⁷, tiene la característica de permitir la retirada voluntaria de cualquiera de los mototaxista, ya que al momento de salir a cubrir el respectivo turno, solo era cuestión de levantar la moneda del suelo, nunca se observó alguna negativa por continuar jugando, precisando su carácter lúdico más que lucrativo.

Por otra parte, aunque los estatutos y normas de la cooperativa sancionan el mal comportamiento en el estacionamiento, algunos mototaxistas y particulares generalmente vendedores ambulantes que habitualmente llegaban al estacionamiento que pretendiendo vender algo; chicha, pasteles, jugos, y otras comidas populares, también lo hacían como muchos mototaxistas con el propósito de mamar gallo y hacer objeto de burla a quien diera la oportunidad.⁴⁸

Así mismo, se pudo notar que las bromas y los sujetos a quien se las hacían no eran indiscriminados como a priori se podía pensar, *mama-gallo* y hacer objeto de burla se limitaba a un grupo de mototaxistas contemporáneo y especialmente con lazos de amistad.

[...]Tu vez que siempre hay un desorden y discusiones y mamadera de gallo y hasta muchas veces muñequeras⁴⁹ claro que se hacen las sanciones pero aja después que no se metan con los vecinos del barrio no pasa nada.....Una vez un man de aquí de Garagoa vino a poner una queja por que unos pelaos de la cooperativa le dijeron un piropeo a la hija, el man luego arrebatado iba a joder a uno aquí.... Ya están advertidos no pueden mamar gallo a gente que no conocen uno nunca sabe que pueda salir un tipo armao. La verdad aquí ellos se maman

⁴⁷ Las cartas se denominan a todos juegos de azar donde se utilizan una baraja o naipes, puntualmente en Timayui se pudo notar que se jugaban diferentes juegos donde se utilizaban naipes: el arracón y la veinte y una.

⁴⁸ En reiteradas ocasiones se pudo vivir en carne propia, ya que por lucir el cabello largo y recogido, se fue objeto de burlas, hecho que no solo hizo que se cambiara el look, cortando parcialmente el cabello, sino que también metodológicamente se implementara una actitud acorde, sin llegar al ridículo y a la falta de respeto, como tomar partido en los juegos de azar y de las conversaciones obscenas, así como de los chistes y bromas.

⁴⁹ Expresión que hace alusión a una gresca o pelea. En el argot coloquial caribeño “tremenda muñequera es equivalente a tremenda pelea”

gallo entre ellos mismo y gente que conocen en Timayui, esta es una esquina ajena y hay que respetar y por eso hay sanciones por la falta de respeto,

Entre tanto, desde el primer momento se advirtió que los mototaxistas de mayor edad tanto taponeros como miembros de la junta directiva, generalmente no hacen parte de los juegos, ni bromas aunque toleran las impertinencias de los jóvenes, estos generalmente centran la atención en el manejo y control de la cooperativa, ya que la mayoría son fiscales y veedores aunque no sean socios.

Desde un principio fue así, la cooperativa comienzo con el propósito de organizar el servicio de mototaxis en Timayui y el mayor problema era los pelaos que querían trabajar como les diera la gana, las normas y los estatutos se hicieron especialmente para frenar el irrespeto y a los que trabajaban como locos, generalmente pelaos(entrevista director de la coop. Septiembre 2011)



Independientemente de la condición como miembro de la cooperativa, la división generacionales en parte establece roles contrastantes, como se puede notar, en las consideración para ser socio y miembro de la junta directiva, estos cargos son dados o asumidos por mototaxistas adultos que promedia una edad superior al resto de mototaxistas, que oscila entre los 40 y 45 años de edad.

Pues si el objetivo principal era darle orden al mototaxismo en Timayui, pues claro que los fiscales tienen que ser gente seria, aunque se juegue con el resto de mototaxistas... aquí todos mama-gallo, pero los mototaxistas fundadores y varios taponeros ya viejos di tu de cincuenta años, somos los que tenemos esto controlao con todo que también mamamos gallo (entrevista, vicepresidente coop, septiembre 2011)

Igualmente se pudo notar en reiteradas ocasiones valoraciones de carácter moral que también encuadran y fijan los roles, así como el ascenso social dentro de la cooperativa.

yo creo que están divididos entre los solteros que les gusta los billares y las putas que son la mayoría de taponeros y los serios que tienen una sola mujer, bueno eso dicen ellos.... aunque no lo creas yo he visto que cuando se va a estudiar la hoja de vida de los nuevos socios todo eso se mira" uy no ese tipo para metido donde las putas y le pega a la mujer " jajaja enserio (entrevista secretaria coop, septiembre 2011)



Por otro lado, los miembros que llegaron desplazados de la sierra nevada, la mayoría aseguraron haber trabajado como jornaleros, muchos como raspadores de coca y

arreadores de agua para los laboratorios del procesamiento de cocaína, los más adultos aludieron haber sido agricultores, algunos con tierras propias. También muchos identificaron como trabajo previo, el haber sido vendedores ambulantes, albañiles, ayudante de camión y vendedores de arena extraída del río Manzanares.

[...] Mira mi caso yo ahora soy socio de la cooperativa y comencé como taponero manejando en una moto alquila, yo antes de ser mototaxista vendía frito y me pelaba más de un saco de guineo diario y con el trabajo de mototaxis me compre una moto me hice socio y ahora tengo tres motos que se las alquilo aquí a los pelaos, pues lo mio no eran las mujeres como los pelaos de aquí, además yo tengo tres hijas gracias a dios ya tengo una en la universidad inicialmente a punta de moto (entrevista, mototaxista # 1, Timayui, 2011)

Como muchos aquí yo raspaba coca en sierra, los único que se vuelven ricos los que la vende en la yunai... yo no sabia hace más nada si no raspar coca y jarrer agua, incluso aun viviendo ya en Timayui trabajaba en la sierra, gracias a Dios el vecino que es socio de la cooperativa me dio a manejar y con esto hay vamos (Entrevista mototaxista # 2, agosto 2011)

Las razones por la cual llegaron a ser mototaxistas rondan en torno a la falta de oferta laboral, así como a la imperiosa necesidad de llevar el sustento diario a sus casas. También hay quienes opinan que es uno de los mejores trabajos por que proporciona dinero y por tanto el interés de las mujeres del barrio.

Aquí todo el mundo llega por necesidad pero después nadie se quiere ir, esta vaina te da plata todos los días, como ningún trabajo y eso que solo soy taponero, y además vas ganao con las pelaita, tu sabes que las mujeres bonitas de Timayui no tienen corazón si no carburador, mi llave si usted se quiere levantar una vieja levántate una y pangase este uniforme pa veas (entrevista, mototaxista de Timayui, septiembre 2011)

3.12 la junta directiva de la cooperativa

A excepción de la secretaria quien por demás es socia de la cooperativa, toda la junta directiva esta conformada por mototaxistas siendo un pequeño grupo de mototaxistas socios fundadores, quienes la presidente y eligen su conformación.

Actualmente el presidente de la cooperativa es Agustín Díaz mototaxistas, socio fundador, quien es un hombre de 40 años de edad, oriundo del departamento de Bolívar.

Llego a Timayui victima de la violencia aunque el mismo no se considera desplazado. El presidente funge como máxima autoridad en el manejo financiera y administrativa de la cooperativa. Durante todo el ejerció de campo se pudo advertir que su permanencia en el estacionamiento y en la cooperativa, poco tienen que ver con su labor como mototaxista, aunque él mismo se define como mototaxistas consagrado de tiempo completo.

Uno tiene que dar el ejemplo, yo hago mototaxis no como quisiera por que la verdad esta vaina lleva mucho tiempo, siempre hay chicharrones que solucionar, pero si claro a diario me rebusco (entrevista presidente coop, octubre 2011)

La elección del presidente para muchos es controversial ya que desde los inicios de la cooperativa, solo dos socios mototaxistas se han rotado la presidencia.

Si la cooperativa se formo por gente preocupada por la seguridad y el desorden los accidentes, uno entiende que alguno no le guste que uno sea el presidente, pero esta vaina es una cooperativa de mototaxista y por tanto debe estar dirigida por alguien del gremio, nadie tiene culpa que siempre elijan a los mismo, por que cuando se hacen elecciones no se postulan aquí cualquiera puede ser candidato a ser presidente, esta es la única cooperativa de mototaxista que hace elecciones y reparte funciones a diferente miembros, el resto solo manda uno y ya.(entrevista presidente coop, septiembre 2011)

Actualmente el presidente es electo por un periodo de dos años y con la posibilidad en ser reelegido por varios periodos, como evidentemente ha sucedido. El presidente tiene sueldo de quinientos mil pesos mensuales, independiente de los recaudos que tenga por su labor como mototaxistas o de los negocios subsecuentes, como el alquiler del cupo y/o la motocicleta.

Yo he querido ser presidente pa dale un rumbo mejor a esto, pero aquí hay una rosca como en todas partes... eche solo dos han sido presidente en más de ocho años de la cooperativa, eso pasa por que no dejan votar a los afiliados (entrevista socio mototaxista, octubre 2011)

El actual vicepresidente es Jeremías Raudales “El pipa” quien es un hombre de 42 años de edad, oriundo del sur del departamento del Magdalena, al igual que el presidente es socio fundador y fue el primer presidente de la cooperativa. A diferencia del presidente se pudo notar que trabaja a diario como mototaxista. Así mismo, funge como máxima

autoridad en el estacionamiento, siendo la persona que más controla y regula la prestación del servicio.

El pipa esta más pendiente de la cooperativa que el mismo presidente, lo que pasa es que él fue presidente mucho tiempo y es el que mas sabe (entrevista taponero, octubre 2011)

Al igual que el presidente y todos los demás miembros de la junta directiva también devenga un salario, independientemente de lo que se pueda ganar como mototaxista. Se observó que el vicepresidente es uno de los más fervientes miembros de la cooperativa, ya que en ocasiones funge como fiscal, representante ante las autoridades; la alcaldía y la policía, además de ser mototaxista activo.

Que por que los mismos con las mismas, que allá solo mandan el pipa y Agustín, pero marica no saben que uno es el que más se sacrifica por tener esto en orden, se gana la enemistad de muchos mototaxistas de los lideres comunales que muchas veces han querido intervenir la cooperativa, aquí hay democracia, no se obliga a nadie a estar se reparte todo por igual y cualquiera puede ser presidente, vicepresidente lo que sea pero hay que cumplir con unos requisitos, los taponeros no pueden ser presidente y tampoco los socios que no son mototaxistas, se pierde credibilidad, quien va negociar con las autoridades. Tu puede creer que el alcalde va a tomar en serio a un pelao de estos, se echaría todo a perder (entrevista, vicepresidente, coop, septiembre 2011)



También en muchas ocasiones se pudo notar que El Pipa es a quien muchos habitantes y regulares usuarios del servicio, le solicitan ayuda, ya sea de carácter personal como la compra de una formula medica, o de carácter social como la reparación de algún tramo de una calle.

Actualmente los que fungen como fiscales son, Carlos Torres, Alirio Páez y Plinio Mejía, los dos últimos son socios fundadores, todos los fiscales trabajan normalmente como mototaxistas y también reciben un sueldo por su labor. Estos generalmente están atento al comportamiento de los mototaxitas en el estacionamiento, vigilan que se cumplan los turnos, al igual que se trabaje con las motos debidamente registrada.

[...] hay que estar pendiente por que a pasado quien se consigue una moto por ahí, que no esta registrada y trabaja, eso



pasa en las noches (entrevista Gavino fiscal coop, octubre 2011)

También están muy pendientes de la apariencia personal de los mototaxistas, que todos utilicen debidamente el uniforme, así como también controlando el exceso de velocidad en el camino.

[...]Sin echarle mentira todos los días se multa a uno de estos carajos, la mayoría de las veces por que se saltan los turnos y el exceso de velocidad... esa es la labor primordial de los fiscales y también estamos atento de la parte administrativa, de los recursos y a veces de las cuentas.(entrevista, fiscal de la coop, octubre 2011)

El proceso para ser fiscal, tiene mucho que ver con la condición de miembro, ya que quien no es socio no puede postularse por iniciativa propia, solo los mototaxistas socios tienen ese privilegio. Los miembros taponeros pueden ser fiscales siempre y cuando sea propuesto por varios miembros socios como evidentemente varios taponeros han sido.

Bueno eso dicen en las reuniones que cualquiera puede aspirar a ser presidente y de todo pero aquí todo es de rosca, es que ni siquiera siendo socio se puede meter en el mani, no solo hay que ser socio hay que ser amigo y sapo del presidente o uno de los viejos de los que fundaron la cooperativa... mira a Gavino ese señor es socio y mototaxista, pero para ser fiscal hay que hablar con él, además ellos solo montan a los más viejos igual que ellos, hay que ser viejo(entrevista mototaxista taponero, septiembre 2011)

Evidentemente para ser fiscal no basta ser socio, sino también tener buenas relaciones sociales, igualmente ser un mototaxista de mayor edad, entre 30 y 45 años. En conversación con varios fiscales que aparcaban en el estacionamiento, se les pregunto a cerca del periodo de uno fiscal, todos coincidieron en asegurar a diferencia de los demás puestos en la dirección de la cooperativa este no tenía tiempo limite, que fácilmente podían ser seis meses como tres años. También hay ejemplos de mototaxistas que han sido fiscales más de cinco veces, especialmente los socios fundadores.

3.13 Entrando a la cooperativa

Para trabajar como mototaxista al interior de Timayui solo se puede hacer por medio de la cooperativa y en calidad de socio o afiliado taponero, para los dos figura, la cooperativa ha establecidos mecanismo que regulan y organizan el acceso.

El vicepresidente de la cooperativa aseguró que la incorporación de nuevos socios se da de dos maneras, la primera por la venta de los cupos o membrecía por parte de un antiguo socio, a un particular que tenga alguna relación con la cooperativa; vecino de la localidad, líder comunal o benefactor de la misma, así mismo a un mototaxista taponero, aunque esta última no sea muy común, ya que por el alto costo⁵⁰ del cupo imposibilita el acceso a estos como socios.

La mayoría de mototaxistas taponeros manifestaron no querer ser socio de la cooperativa por el riesgo que hay con la puesta en marcha del mega proyecto de transporte TUS, ya que este supondría el fin de la cooperativa y por tanto la pérdida del dinero a invertir.

[.....] El mototaxismo no se va acabar nunca en Santa Marta, pero la cooperativa se acaba cuando metan los buses del TUS, la gente en Timayui esta pidiendo a grito esa obra, además según tengo entendido, Timayui va ser una los lugares de la ciudad donde van a meter primero esos buses (entrevista mototaxista, septiembre 2011)

La otra manera de ser socio, es por medio de la ampliación de cupos, sujeta según el mismo presidente de la cooperativa a las exigencias de los usuarios, ya que son los mismos habitantes, algunas veces por medio de la juntas de acción comunal, los que piden más mototaxistas y por tanto un cupo que lo sustente. La junta directiva oferta el ingreso a la cooperativa en calidad de socio por la suma de cuatro millones de pesos.

[...] Por cada nuevo socio que se le sume a los cuarenta ya existente equivale a tener un nuevo cupo o que bien podría ser el mismo mototaxista o una persona particular, claro aquí se le da prioridad a los mototaxistas pero si no hay quien tenga el billete se estudia la posibilidad de un particular que sea conocido (entrevistas, vicepresidente, septiembre 2011)

En contraposición al argumento de que sean los mismo usuarios los que intervengan en cuanto a la ampliación de cupos, varios mototaxistas taponeros replicaron que la ampliación de cupos obedece más a intereses de algunos miembros de la junta directiva que cualquier otra cosa, ya que los recursos generados por el ingreso de nuevos socios

⁵⁰ en la actualidad la membrecía como socio de la cooperativa tiene un valor de 4.000.000 pesos, de ahí que no sea habitual la incorporación de nuevo socio y mucho menos en la condición de mototaxistas. La última vez que ampliaron los cupos fue en octubre del 2011, en el cual entraron tres nuevos socios, de los cuales ninguno era mototaxistas.

terminan en el bolcillo de la junta directiva y no se reinvierte y se divide por parte iguales que sería lo legal.

El mismo cuento que ya hay que ampliar los cupos por que la gente se esta quejando que no damos abasto. Se amplia los cupos y nadie nunca sabe que paso con la plata, se gastan diez millones pintando la oficina. (Entrevista mototaxista taponero, octubre 2011)



Por otra parte, durante todo el ejercicio de campo no se pudo notar el ingreso de socios mototaxistas, pero según los relatos e indicaciones:

[...] para ser socio mototaxistas, antes lo más importante era ser mototaxista afiliado, residente en Timayui y que tuviese los recursos para comprar el cupo, que antes costaba trescientos mil pesos. (Entrevista, mototaxista socio, setiembre 2011)

Así ser miembro socio de la cooperativa era un privilegio, donde a pesar de la fragante vulneración de los estatutos para privilegiar a unos miembros sobre otros principalmente a amigos, las dinámicas de ingreso de socios no obedecía al mercantilismo e interés económicos, como actualmente se da.

[...] Al principio los únicos socios era los doce mototaxista que fundaron la cooperativa que en su mayoría todavía lo son, claro que ya algunos no trabajan como mototaxistas, después se ampliaron algunos cupos para que varios afiliados se metieran ombe gente seria, adulta como Luis y Alfonso ahora se me olvida el apellido a él le dicen cabecita. En varias de esas ampliaciones se metieron varios, también gente seria, pero que ya no querían ser mototaxista, sino vivir del alquiler, otros de esos que se colaron vendieron el cupo con el aval de la cooperativa a particulares que ni vivían en Timayui.... La plata y la compinchería con el presidente o alguien de ahí lo podía meter como socio. (Entrevista mototaxista socio, septiembre 2011)

[...] Ahora ya no se ve que los mototaxistas taponeros quieran ser socio pero en sus primeros año, de pronto si se veía mucho aunque siempre se dijo que, se iba a reservar la admisión de nuevos socios fue pura paja, eso se manejo de amistad con la junta, claro que amistad sin plata no hace nada, pero era importante ser amigo del presidente o de alguno de los manes dueños, si dueños esto es prácticamente de los que la fundaron y la verdad le quitaron la posibilidad a varios (entrevista mototaxista, taponero septiembre 2011)



Lo que si se pudo evidenciar personalmente, fue el ingreso de nuevos socios no mototaxistas, lo cual en parte corroboran lo comentarios de la mayoría de los mototaxistas tanto taponeros y algunos socios, sobre los criterios para elegir socios.

[.....]El que tiene plata y no le da miedo invertirla lo hace, cuatro millones de pesos que lo sacas en un año facilito, eso no es todo el mundo ahora son los cachacos, tu sabes que esos que tienen tienda son los que están en la piña. (Entrevista mototaxista, secretaria de la coop, septiembre 2011)

En reiteradas ocasiones se pudo observar que a la vez de la entrada de un nuevo socio no mototaxista se generaba mucha expectativa en la cooperativa, especialmente entre los mototaxistas taponeros. Algunos mototaxistas afiliados trataban de contactar al nuevo miembro para mostraban credenciales y referencias para hacerse con el alquiler del cupo o trabajar en el espacio asignado al nuevo.

[...] Hay papi esto es así, la mayoría de los nuevos son gente de Timayui o de por acá cerca y por aquí todo el mundo se conoce por eso, si uno vive cerca o lo has visto uno le llega y se busca un padrino pa que hable con el hombre se ve todo (Entrevista, mototaxista taponero septiembre 2011)

Por otra parte, el mecanismo que utiliza la cooperativa para la incorporación de afiliados o taponeros es la presentación por parte de un socio, ya que de esa manera dice el vicepresidente “se garantiza que no lleguen gente problemática”.

Un vecino dueño cupo, me dijo que trabajara un rato después la señora Lurdes también socia de la cooperativa estaba alquilando el cupo que este donde ahora estoy trabajando.... aquí lo más difícil es quien te ayude a entrar después tu la rebuscas como puedas con demás (entrevista, mototaxistas taponero, septiembre 2011)

¿Cómo se consigue este trabajo?

Durante todo el ejercicio de campo se pudo notar que la entrada y salida de mototaxistas taponeros era muy dinámica y más constante que la de los socios.

Dice la secretaria de la cooperativa que muchas veces los mototaxistas taponeros ruegan a algún socio la afiliación, sin que esto signifique hacer alguna petición de trabajo, ya que estos muchas veces primero acuerdan o negocian con un taponero repartiese el horario de trabajo.

Claro ello hablan primero con algún taponero o mejor acuerdan un negocio y después buscan a un socio que los ayude a entrar. Pero yo creo que muchas veces los taponeros ayudan más que los mismos socios, claro por que puede que un socio te de el aval o ayude pa que te afilies, pero que hace un pelea de esos afilio y sin trabajo (entrevista, secretaria coop, agosto 2011)

Llama mucho la atención, que estar afiliado en la cooperativa no es garantía que se pueda trabajar continuamente, ya que la regularidad del trabajo depende mucho de los vínculos de amistad contraídos con los socios y otros taponeros.

Si bien la única manera de ingresar a la cooperativa es por medio del apadrinamiento de un socio sea o no mototaxista, la búsqueda de una oportunidad de trabajo también involucra a los taponeros, especialmente aquellos que tienen en alquiler el cupo y por tanto puede de disponer de este a su antojo.

Dice uno de los reglamentos de la cooperativa, que transferir el uniforme y el carnet de afiliado a una persona ajena a la cooperativa es una de las falta más grave, la cual es sancionada con la expulsión, así que la sola afiliación por lo menos garantiza que cualquiera mototaxista socio o taponero pueda acceder o prestar el uniforme que es el simbolo e identificación de los miembros mototaxistas de la cooperativa.

3.14 ¿Quien es mototaxista?

Los miembros de la cooperativa COOTRANMOTOTIMAYUI al igual que muchos otros mototaxistas de la ciudad, también conciben un ideal de mototaxista, pero a diferencia de los otros, su percepción está mediada por la cooperativa, que interpela casi por completo el oficio.

Puntualmente ante la pregunta ¿quienes son verdaderos mototaxistas? tanto socios como taponeros, no hicieron mayor controversia y descalificaciones frente a los mototaxistas que no son miembros, casi todas las apreciaciones y observaciones se hicieron entre socios y taponeros, estos últimos los que ostentan internamente el estatus de verdaderos mototaxistas, siendo reconocidos por su pares socios como verdaderos mototaxistas.

[...]Los taponeros que se joden de sol a sol, ellos son lo que sostiene este negocio nosotros ya no podemos decir que somos verdaderos mototaxista, yo por lo menos soy socio ya no hago

mototaxis, claro que ante la sociedad sigo siendo mototaxista hasta que me muera (entrevista socio mototaxista coop, septiembre 2011)



[.....] Con el tiempo uno se da cuenta, que en verdad si hay gente o muchachos que trabajan más que otros, todo el mundo le gusta, pero con la edad uno ya le baja la intensidad, aunque no todos. (Entrevista socio mototaxista, ccop, septiembre 2011)

Por su parte, la mayoría de mototaxistas taponeros no solo se auto-reconocen como legítimos mototaxistas si no que en términos peyorativos excluyen de esta denominación a los socios mototaxistas que de manera esporádica trabaja como mototaxista y prácticamente vive de la rente del cupo de motos.

[...] Ahora ellos son los reyes de la fiesta, aquí cuando viene alguna el gobierno, a censar y mirar como son las cosas, los socios que no trabajan como uno todo el día de sol a sol, son los primeros que salen y lo desplazan a uno..... La verdad ellos no son mototaxista, son vividores que viven a costilla de nosotros, aunque no todos (entrevista mototaxista taponero, septiembre 2011)

[...] Supuestamente somos ochenta los taponeros y son cinco o seis socios trabajan como mototaxistas, de los cuales yo diría que solo treinta taponeros se le podía llamar verdaderos mototaxista, los que más trabajan los que nunca han salido de la cooperativa por problemas, muchos han tenido problema pero se mantienen..... Hay muchos que tienen años de ser taponeros y no han querido serlo (Entrevista, mototaxista taponero octubre 2011)

Evidente el auto reconocimiento como mototaxista por parte de los taponeros de la cooperativa, tiene como objeto de revertir en parte el yugo que dicen varios mototaxistas taponeros ejercen sus pares socios, al ser la mayoría de estos patrones términos de relación social.

Claro, aja que más puede ser uno, además es el mejor trabajo que hay en Timayui, este trabajo es mejor que lo uno hacia antes, a mi me gusta que me llamen mototaxista, como a todos, pero de la cooperativa, es mejor que trabajar por fuera, el uniforme llama mujeres.... pa tener un trabajo normal, con sueldo todas las empresas piden experiencia y cartones que uno no la tiene... como mototaxista te gana más que trabajando en cualquier empresa (entrevista mototaxista taponero septiembre 2012)



A mi no me importa que me digan que soy mototaxista o no ya soy un hombre mayor tengo que llevar la comida a mi casa la verdad me gusta hacer esto, pero seamos serios todos estamos aquí por necesidad, nadie quiere terminar siendo mototaxista....cuando una ha tenido tierra y trabajadores que querías que solo fuera mototaxista, yo soy mototaxista pero empresario tengo cuatro motos soy socio y un restaurante.... Si se acaba la cooperativa no hago más mototaxismo en la vida, muchos se quejan de acá pero es mejor ser mototaxista de la cooperativa que por fuera (entrevista mototaxista socio fundador, octubre 2011)

Siendo el mototaxismo la única posibilidad de acceder a un trabajo que les permite manutención a sus casas, varios mototaxistas socios y taponero se reconocen como tal pero advierten que no es algo que sea de importancia, muchos reiteraron y dieron mayor atención al hecho que al mototaxismo se llega mas por necesidad que por vocación o ganas.

Por otra parte, varios jóvenes mototaxistas en su mayoría taponeros, el auto reconocimiento como mototaxistas miembros de la cooperativa es algo más ferviente, ya que este en muchos casos suele ser su primer trabajo y les permite proyectarse como hombres de provecho y tener éxito con las mujeres, así como pertenecer a un selecto grupo como varios aludieron.

Durante todo el ejercicio de campo se pudo observar que la mayoría de mototaxista no discrepo sobre los elementos que hacen a unos y otros verdaderos mototaxistas.

Como así, mototaxista es todo aquel que utiliza la moto como medio de subsistencia, eso de verdadero de donde salió.... Eso lo dicen los vivos que quieren hacer política a costa de nosotros y quieren excluir a la mayoría y montar y quedarse con el negocio(entrevista, vicepresidente coop, octubre 2011)

Es alguien que en situación de desempleo transporta personas de un sitio a otro, ya que más se le puede decir.(entrevista, secretaria coop, septiembre 2011)

Jajja.. los legítimos aquí somos nosotros, los demás también son mototaxistas, pero somos los legítimos, con el amparo de las autoridades.... Bueno verdaderos como sea.

Mira desde que yo estoy aquí he presenciado peleas discusiones, pero nunca a un miembro trabajar sin el uniforme, eso es sagrado, el verdadero es el de la cooperativa no importa

*si es socio o taponero que es la discusión que mas se da.
(Entrevista, socio mototaxista, octubre 2011)*

Las impresiones sobre ser mototaxista, parte del hecho de pertenecer a la cooperativa, aunque no serlo no signifique quitarle el estatus de mototaxista o los otros.

[...] Nada, solo entrar a la cooperativa, ahí te llaman taponero o socios, pero en el trabajo todos somos mototaxistas. El que no pertenece a la cooperativa es mototaxista igual pero no es miembro. (entrevista mototaxistas taponero octubre 2011)

[...] Pa fuera como ves manejar moto y ya, internamente en la cooperativa somos socios y taponeros los que somos mototaxistas.... No se necesita mucho, ni siquiera moto, si no sabes manejar que nadie lo sepa, por que eso seria lo único problema. (entrevista, mototaxista taponero octubre 2011)

A este respecto y haciendo un paralelismo al mismo cuestionamiento que se hizo en el centro de la ciudad, donde los elementos propios de la actividad, eran importantes para ser o no un mototaxista. Por solo citar un ejemplo, en el centro de la ciudad, la propiedad y característica de la moto le daba un carácter de verdadero mototaxistas, en palabras de los mototaxistas y líderes mototaxistas:

“El que tiene la moto propia para este, eso si es un verdadero mototaxista, hay muchos que no son mototaxistas si a los mucho paracaidistas que solo hacen mototaxismo un día o dos, a eso hay que acabarlos. (Entrevista presidente coop, septiembre 2011)

Por su parte, en Timayui los integrantes de la cooperativa la mayoría no son propietarios de motos, y tampoco está en sus prioridades tener una propia para ejercer como mototaxistas, sin embargo el sentimiento de ser mototaxista se mantiene al hecho de pertenecer a la cooperativa.

3.15 Elementos y dinámicas del mototaxistas en la cooperativa

El parquear o estacionarse en un punto determinado de estricta obligatoriedad, es un elemento de suma importancia para el funcionamiento de la cooperativa, ya que implica que los miembros mototaxistas, cumplan cabalmente con las obligaciones económicas, al igual que con las normas y estatutos⁵¹.

⁵¹ Su presencia obligada y constante, imposibilita la evasión de estos compromisos, como si se da, en todas las otras asociaciones de la ciudad

[...]El resto de cooperativas le apuntan hacer lo mismo, hacer el mototaxismo exclusivo de un barrio o localidad exclusiva, así todos están obligados a llegar todos los días, ese el problema fundamental que no pagan o contribuyen como debe ser (entrevista presidente coop, septiembre 2011)

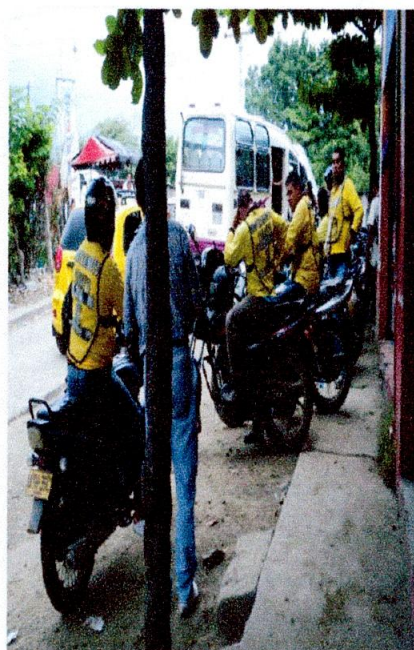
“Yo pertenezco como a tres cooperativas pero a ninguna voy, ni pago cuota, esos son unos vivos, lo único que pago es el chaleco bueno todavía no he pagado este que llevo puesto y seguro me están buscando menos mal que les di una dirección falsa”(entrevista mototaxista universidad del magdalena, junio 2011)

Aquí se pudo notar, que a diferencia de las muchas otras cooperativas y asociaciones que existen en Santa Marta, donde no es de obligatoria la concentrarse en un punto fijo, los mototaxistas de la cooperativa COOTRANSMOTOTIMAYUI, solo parquean en un improvisado estacionamiento, como único punto para el abordaje de pasajero.

Claro solo pueden parquear aquí y cuando es el día sin moto lo hacen allá alantico por orden de la mima policía....nadie puede parquear fuera de aquí eso se multa. (Entrevista vicepresidente, septiembre 2011)

Así mismo, se pudo notar que el parquear y pasar gran parte del tiempo en el estacionamiento tiene que ver también con el ahorro de gasolina, al igual que con el desgaste físico y la exposición al sol, ya que según que dicen los mototaxistas, conducir moto por largos periodo de tiempo cansa y daña la piel.

El estacionamiento se hace en la calle, en vía pública, en la calzada derecha de la carrera 78, saliendo a la troncal calle 30, entrada principal de la urbanización Garagoa, en un espacio de ocho a diez metros des pavimentado, debajo de dos árboles de almendros, a los pies del estadero pollo Garagoa y la oficina de la cooperativa. Ver fotografía #



Fotografías 13-14. Estacionamiento de mototaxis, entrada urbanización Garagoa. José Zambrano

Así mismo, al frente y al costado de este espacio, se puede observar negocios de carácter informal que siempre acompañan a todos los improvisados estacionamientos de mototaxis, que varios estudios econométricos llaman actividades económicas subsecuentes del mototaxismo. Allí están las ventas casi permanentes de minutos a celular, chance (lotería), jugos, así como una amplia variedad de comidas populares. A pocos metros también existe una especie de estación de servicio exclusivo, donde ponen parches, se provee aire y reparan la avería que puedan tener las motos. En las instalaciones de la cooperativa funciona un almacén especializado, que vende lubricantes, llantas, neumáticos, cadenas y demás partes y repuestos de motos. Así mismo el espacio donde se establece el estacionamiento subyace en las aceras de locales comerciales pertenecientes a un socio de la cooperativa.

El estadero de la esquina, la cooperativa y el espacio que esta al frente es de un socio, por eso nunca ha habido problema por la estadia aquí, (entrevista, secretaria coop, agosto 2011)

La apropiación, como una práctica común de cualquier barrio popular⁵² de Santa Marta, donde grupos de hombres, mujeres, niños o jóvenes socializan y desarrollan todo tipo de



actividades, en un espacio común. Concretamente, en este caso se trata de un grupo de consumidores del espacio público que en la práctica cotidiana usurpan el territorio para ejercer el oficio de mototaxista.

La ocupación diaria, no tiene que ver con la asignación a un individuo/miembro un espacio o lugar para estacionar, ya que las dinámicas del estacionamiento muchas veces obliga a parquear en el orden de llegada, pues así la ocupación se establece como grupo sin un lugar predeterminado, aunque se pueda notar la presencia en un extremo de mototaxistas particulares, quienes socialmente se ven obligados a solicitar permiso para parquear. Muchos mototaxista ajenos a la cooperativa, literalmente piden permiso al dueño del estadero para estacionarse, quien por demás es socio no mototaxista de la cooperativa y dueño del local donde funciona la misma, lo que facilita en parte la funcionalidad de este estacionamiento.

El dueño de este local también es dueño de el de la esquina y el de al lado, por ese lao no hay problema con los vecinos, aunque uno escucha quejas a la junta directiva que los quiten de acá por que son gente de Timayui y cosas así, pero el señor es serio y todo el mundo lo respeta. (Entrevista, secretaria coop, septiembre 2011)

Si bien existe una aparente tranquilidad y armonía entre los residentes cercanos también consumidores ocasionales del espacio ante señalado y los miembros de la cooperativa, muchas veces se apreciaba la inconformidad de estos, al hecho de que todos los miembros de la cooperativa usurpadores son residentes de Timayui, barrio que se ubica a casi un kilometro del estacionamiento y oficina de la cooperativa.

Antes la cooperativa se ubicaba adentro en Timayui, pero a cada rato se metían en la noche se robaban la plata y todo lo que fuera, ahí demoro como unos dos años, después ya nos pasamos acá, y también por que es más fácil para los mototaxistas estacionar aquí cerca de la oficina, claro que ellos ya estacionaban aquí mucho antes de ubicar la oficina aquí. (Entrevista secretaria, coop, septiembre 2011)

A este respecto se podía suponer y sintetizar que si bien la cooperativa, los mototaxistas y la mayoría de los usuarios hacen parte de la problemática del acceso al transporte y a la falta de trabajo en Timayui barrio deprimido de la ciudad, la invasión y apropiación de una esquina del barrio Garagoa, evidentemente obedece más a estrategia para captar

usuarios, ya que la entrada principal de la urbanización Garagao es paso casi obligado para entrar a Timayui.

3.16 Orden de salida, la dinámica del turno



Fotografía 15. Mototaxista esperando según el orden de salida. José Zambrano

Dice la secretaria que las directivas de la cooperativa instituyeron el turno como medida que regula el servicio de mototaxista en estacionamiento y así evitar los devanes comúnmente presentados en todas conglomeraciones de mototaxistas. Así que trabajar por turno en la cooperativa, consiste en que todos los mototaxistas miembro se someten a tender a los usuarios en estricto orden de llegada “el que llega se pone de último en la fila”.

Durante ejercicio de campo se pudo notar que los mototaxistas después de ubicar sus motocicletas en el estacionamiento y mientras esperan que nuevamente les toque el turno de salida, se hacen a un costado a charlar o hacer otras actividades⁵³.

[.....]Cuando el día es full camello uno habla poco y esta más pendiente de que no te salten, pero siempre la habladita hace pasar el rato, también se juega a algo, se mama gallo uno no va llegar y se va quedar como una estatua solo y quieto algo se hace, pero principalmente hablar (entrevista, mototaxistas taponero, octubre 2011)

⁵³ Como anteriormente se planteo, existen muchos fuegos de azar



Uno demora, como cinco y diez minuto y sino hay que salir a buscar, pero eso lo uno espera generalmente...uno se pone hablar o jugar la cuarta, o carta allá en la esquina también aprovecha y come (entrevista, mototaxista taponero octubre 2011)

Los turnos no se asignan por alguna figura o autoridad, los mototaxistas al momento de llegar al estacionamiento anuncian su llegada y preguntando ubican al ultimo, ya que la fila muchas veces no se organiza estrictamente por el orden de llegada.

*¿Quien es el ultimo?.....Ojo voy después de Diomedes
(nota de campo octubre 2011)*

[...] Siempre hay que preguntar o si estas seguro quienes es el ultimo pues ya sabes...nosotros mismos cuidamos que nadie se salte el turno aunque siempre hay peleas discusiones por esto de los turnos.

Si bien los estatutos de la cooperativa establecen que saltar o usurpar el turno, es causal de sanciones y es competencia de fiscales u otras directrices hacerla efectiva, la regulación y vigilancia está totalmente a cargo de los mismo mototaxistas, quienes socialmente se auto-regulan y establecen códigos de comportamiento para el normal funcionamiento de los turnos, igualmente son los mismo mototaxistas los que presentan denuncias de usurpación de turno por parte de otro.

[.....] Si funciona bien, lo que pasa es que no hay claridad, a como es la situación, mira se les dice que cuando alguien no puede salir por cualquier motivo por que esta comiendo o haciendo cualquier cosa no pueden dar el turno a voluntad tiene que salir el que sigue eso es lo que mas discusiones genera, hasta trompa se han dado (Entrevista secretaria coop, septiembre 2011)

Durante todo el ejercicio de campo se pudo notar que el salto de turno es lo que mas genera molestias, discusiones y en algunos casos peleas entre mototaxistas miembros de la cooperativa.

[...]Esto es un negocio, aquí muchas veces nunca existe falta y sin embargo lo clavan a uno con las multas, a mi me ha pasao, una vez un hijueputa me multo por que supuestamente yo le quite el turno, cuando fue la misma señora la que me busco a mi, elle me conoce somos vecinos y siempre es cliente mia, el hijueputa del cabezon dijo que yo me salte el turno. (Entrevista, mototaxista taponero, octubre 2011)

Los estatutos de la cooperativa también instituyen que cuando un cliente solicita específicamente a un mototaxista el servicio, este puede acceder sin importar cual sea su turno en el estacionamiento. Es usual que varios mototaxistas salgan del estacionamiento más rápido que otros, ya que varios tienen clientes que los prefieren por ser conocido, por como conduce, así por su amabilidad y/o por qué le ofrece crédito.

[...]Uno da el numero a los buenos clientes, aquí en Timayui hay gente que tiene su platica, los profesores del colegio, de los colegios por que tengo clientes en todos los colegios, eso es garantía diaria mínimo de seis y siete carreras seguras, ellos llegan y no me ven me esperan por sabe que conmigo

Por otro lado, durante toda la instancia en el estacionamiento se pudo observar que la dinámica del parqueo y trabajar por turno, es lo que más genera controversia ya que hay quienes sostienen que las directrices de la cooperativa permiten que injustamente se multen para captar dinero.

[...]Aquí pasa algo, es que hay muchos rencor por que unos tienes más trabajos que otros si un cliente te pide a ti que lo lleves, se inventan las denuncias además yo lo he dicho siempre en cara del director que son unos vivos por nunca averiguan si es verdad que se vuelan los tunos, hay ellos no son bobos poco le importa que sea o no verdad, lo único que les importa es los diez mil pesos que diario se multa a mas de diez

[...] mi me ha tocado varias veces traer a los pasajeros acá a la cooperativa que ellos mismo dijeran que me cogieron a mi (entrevista mototaxista taponero octubre 2011)

[...]Eso lo crea es venganza, por que si un mototaxista denuncia a otro, ese se va querer vengar como siempre, aquí es así muchos hijueputas no saben vivir en paz y andan con la malicia y querer joderlo a uno (mototaxista taponero octubre 2011)

Durante todo la estadía en el estacionamiento se pudo observar que todos los mototaxistas tienen la potestad de multar a otro por lo que pueda considerar fue la usurpación del turno. Igualmente se pudo notar que la única forma de un mototaxistas víctima de una denuncia revertir la multa, era llevando al cliente/usuario que motivo dicha usurpación.

Aunque los mototaxistas aprueban los estatutos que regulan los turnos en el estacionamiento, la mayoría coincide que las multas se hacen más confines de lucro, especialmente para llenar los bolcillos de las directrices que generar un habiente óptimo.

Como te dije antes esto era un desorden antes que funcionara la cooperativa, las reglas se hicieron con el fin que se prestara un servicio eficiente y con orden, muchos dicen que nosotros cojemos la plata de las multas eso no es así, esa plata se invierte en obras en el barrio y para misma cooperativa.(entrevista, presidente coop, septiembre 2011)



La multa por usurpación del turno tiene un valor de diez mil pesos y varios mototaxistas aseguraron que alguna vez llegaron a tener tres multas en un mes, de las cuales por lo menos una había sido inventada por otro mototaxista. Las multas generalmente se pagan por cuotas diarias que puede ser de mil pesos o dos mil pesos, igualmente el pago de estas no pueden exceder el mes de haber sido puestas.

No deja de sorprender la facilidad con que se puede multar a un mototaxista que habitualmente en el estacionamiento, los criterios para la demanda en muchos casos suelen ser de intolerancia no causales de sanciones, corroborando en parte los testimonios de varios mototaxista sobre complicidad de las directivas de incentivar la acusaciones para multar y sacar provecho económico de la situación.

Si bien la auto-regulación permite en parte una cierta sincronización y orden notable en el estacionamiento, la intervención de la cooperativa para sancionar y hacer cumplir los estatutos correspondientes al salto de turno en parte desestabiliza y crea un ambiente de inconformidad, especialmente con aquellos que trabajan largo tiempo y no recaudan mucho dinero.

3.17 El roleteo

Durante todo el ejercicio de campo etnográfico se pudo apreciar que el estacionar en el paradero justo a los pies de la cooperativa, a cumplir con el turno de espera, no es la única manera de captar usuarios o prestar el servicio por parte de los miembros de la cooperativa. El roletear consiste en salir a busca de pasajeros por los alrededores del estacionamiento y/o al interior de Timayui. Varios mototaxistas aseguraron que el pasar mucho tiempo por fuera del estacionamiento tiene la desventaja del gasto de



combustibles, pero aseguraron que saber roletear garantiza hacer muchas carreras y por tanto el recaudo de más dinero que compensaría el gasto en gasolina.

[...]Temprano en la mañana toca es así, entrando y saliendo casi nadie parquea, eso buscando, lo que es Timayui y estos barrios la gente trabaja bien temprano, o sea uno sale a llevar a fuera a coger la buseta y pa dentro, en la madrugada casi nadie entra todo el mundo pa fuera (entrevista, mototaxista taponero, septiembre 2011)



Evidentemente, se pudo notar que al iniciar las jornadas de trabajo bien temprano en la madrugada por cuestiones de la propia dinámica del trabajo, el parqueo en la cooperativa no es usual, todos los mototaxistas que a esa hora trabajan lo hacen roleteando.

En las horas de la tarde se pudo observar que varios mototaxistas aprovechando la salida del estacionamiento a cubrir su turno y después de llevar un pasajero al interior de Timayui o barrios cercano roleteaban en busca un pasajero que les hiciera provecho la venida o retorno al estacionamiento a tomar otra turno y volver hacer otra carrera, ya que la dinámica del mototaxismo por medio de la cooperativa en la inmensa mayoría de la veces consiste en entrar a llevar pasajero a Timayui o los barrios Garagoa y Cantilito y desde allí, sacar hasta la troncal del Caribe.

[...]Uno esta aquí en la donde parquea y cuando le teca el turno uno entra, pero estando allá hay que buscar un pasajero, pa no venirse vacío ese es el roleteo, siempre hay que buscar, hay veces que uno se queda trabajando por allá por que salen una o dos carreritas allá mismo, pero aquí es entrando y saliendo principalmente de Timayui.



Igualmente el roleteo no solo tiene que ver con una estrategia para sacar provecho a los mototaxista que la mayor parte del tiempo esperan pasajeros en la cooperativa, también permite a muchos salir de la rutina, al igual que evitar tensiones con otros mototaxista que habitualmente parquean.

[...]Uno tiene que llegar siempre, pero a veces prefiere estar andando por ahí que estar mamando gallo y peleando, que no se lo pasen a uno ahí....decir que hoy no voy a llegar a la cooperativa no se puede, siempre tiene uno que responder ya sea a dejar una cuota, reportarse pa que el socio lo vea, también por que es el único lugar donde se puede parquear, si

te pillan parqueando en otro lugar seguro te sapean hay más sapos que un hijueuta

[...] Boggi roletea todo el día por que no le gusta mamar gallo con uno aquí, que hay mucha falta de respeto, culo de bobo gastando gasolina, pero aja, hay que respetar la manera de trabajar del hombre, el es taponero pero el culo creo que es de la hermana o prima o sea es como si fuera un socio mototaxista no le rinde a nadie cuenta y le rinde full, cuando ese man llega y le sale una carrera se queda por allá y vuelve como a la hora, pero si le rinde el dice que saca ochenta diario

3.18 El negocio de los cupos

El alquiler de los cupos⁵⁴ generalmente se hace de socios a taponeros, la cooperativa estipulo el monto en 360.000 pesos mensuales, las formas de pago del monto estipulado se acuerda entre los contrayentes. Si llegase a ser el caso, de pagarse diario como generalmente se da, el taponero tendrá que pagar 12.000 pesos por cada día incluyendo domingos y festivos.

[...]Yo ahora tengo el cupo alquilado, al socio no le importa que yo no trabaje el domingo o el día que sea, lo que a él le importa es su plata diaria, yo veré si lo alquilo por las noches, o si no trabajo tengo que prestar la plata o decirle al socio que se le entrego al día siguiente (entrevista mototaxista taponero, octubre 2011)

En cualquiera de los acuerdos, se pudo observar que el socio generalmente se desentiende del manejo del cupo, y solo le interesa el pago del monto estipulado, independiente si el taponero trabajó o no, o en su defecto alquila el cupo a otro taponero como efectivamente se da.

[...]No, por lo menos hay casos de socios que muchas veces no saben quien maneja en el espacio o en su cupo, ellos se lo alquilan a un taponero pero resulta que ese taponero ha hecho negocio con otros taponero que también lo trabajan, por eso casi a todos los socios no mototaxistas no les importa mucho

⁵⁴ Un cupo en la cooperativa significa la parte asignada a un socio y según los estatutos de la cooperativa, ningún asociado es dueño de cupo, solo pueden usufructuar el que le asigne la junta directiva. Los cupos están enumerados y actualidad van del 1 al 40 la misma cantidad de uniforme y espacios de trabajo. La cooperativa se reserva cuatro cupos y al igual que cualquier socio, los alquila con su respectiva moto, con el objeto de hacer efectivo el pago de la junta directiva y el mantenimiento de la oficina y el local.

quien ocupe el puesto, por lo que si hay muchos problema es por el incumpliendo del pago, el reclamo no es para quien maneje en el espacio si no con quien se hizo el negocio.....No, los contrato son verbales que igualmente son valederos(Entrevista, secretaria de la coop, septiembre 2011)

Entre tanto, en diferentes momentos del día se pudo notar, que el movimiento o rotación de taponeros en el estacionamiento es muy dinámico, y obedece principalmente al alquiler cupo entre los mismos taponeros.

Durante las casi veinte horas diarias en las que habitualmente se trabaja, existen momentos en los cuales, muchos taponeros responsables de los cupos, le seden el espacio a otro taponero, acordando un pago generalmente inferior al que se acuerda entre los socios “dueños” del cupo y taponeros, también en muchas casos varios taponeros se hacen responsables de un cupo, aunque generalmente la negociación solo lo haga uno solo, solo se prestaba el uniforme sin ninguna compensación económica.

El cupo es de quien lo tenga alquilao, no es regla de la cooperativa que uno tenga que dar o prestar el uniforme, pero aquí entre todos nos repartimos el espacio, todos tenemos necesidades y uno sabe que tiene que prestar el uniforme para que otro se rebusque, la mayoría lo presta.... Yo por lo menos lo doy en la noche ya cuando ya he sacado pa la comía, la gasolina y la plata del cupo y la moto que también es de la dueña del cupo, asea ponle tu como setenta mil barras con todo, yo lo doy a un vale o quien este por ahí, uno lo alquila y pide dependiendo de quien llegue, pero si es un vale no le pido nada (entrevista taponero coop, octubre 2011)

Se noto que en las horas de la tarde y de noche, varios mototaxistas taponeros comienzan sus jornadas de trabajo, ya que a estas horas muchos otros mototaxistas le seden el espacio.

[...] Cuando uno esta medio cansao ¡que! nojada todo el día dándole siempre llega un vale asfixiao, si uno lo deja trabajar un rato tres horas....puede que le deje la moto eso también depende si es full llave o no, pero uno siempre sede el turno sin alquilarlo... a veces le cobra o no todo depende del día y del genio (entrevista mototaxistas vicepresidente coop. Septiembre 2011)

También se observo que dos o tres taponeros en algunos casos con lazos de parentesco se hacen con el alquiler del cupo, aunque generalmente uno solo es el que acuerda el

negocio con algún socio, y se reparten el trabajo durante el día y rotan los turnos en transcurso de la semana.

[...]Yo lo trabajo los lunes en la mañana, el otro el martes en la mañana y yo el martes en la tarde y en la noche, claro que a quien le alquilan el cupo es mi, yo soy el que responde por esto..... los dos en la misma moto (entrevista taponero coop, octubre 2011)

Aunque también se ve mucho el préstamo de los cupos, esto igualmente se da entre taponeros con fuertes lazos de amistad o parentesco.

[...]Lo que pasa es que yo no alquilo el cupo al socio, generalmente uno le pide el chance a otro taponero....claro hay días o semanas que uno puede encontrar que algún socio le de el turno casi todo el día eso depende (entrevista mototaxista taponero, septiembre 2011)

Pues así, los taponeros que se han hecho con el alquiler exclusivo del cupo son los que mejor condiciones de trabajo tienen, ya que estos son prácticamente autónomos y pueden prestar o alquilar el cupo a otros taponeros. En este caso pueda que el alquiler permanente del cupo, se de por algún vínculo familiar o por la cercanía de la vecindad, entre socio arrendatario y taponero arrendador.

[...]Yo soy mas de buena, a mí la misma dueña del cupo me propuso alquilármelo... ya tenia con un año de estar aquí toponeando...Ella no tiene nada que ver a quien le doy el espacio si lo alquilo o lo que sea, ella lo único que le interesa es la plata del alquiler ahhh también la de la moto por que, una de las condiciones que me puso era que me alquilaba el cupo pero con moto. (Entrevista mototaxista taponero, septiembre 2011)

Dice el director de la cooperativa que el monto del alquiler del cupo es estipulado por la cooperativa y no se permite que alguien cobre más de lo estipulado. Igualmente, durante todo el ejercicio de campo nunca hubo alguna queja por el cobro excesivo o más por parte de algún arrendatario. Lo que si se pudo observar constantemente fueron los pleitos y discusiones por el incumplimiento de los acuerdos de pago sobre el monto estipulado, también se sobre deudas o pagos de cuotas de créditos de socios a taponeros independiente de la cuota por el concepto del alquiler del cupo.

Un cupo equivale a un uniforme, que por demás consta de un buzo y chaleco amarillo con franjas negras, tanto en la parte de adelante como en la espalda lleva el número asignada al socio.



Fotografía 16. Uniforme de la cooperativa Cootransmototimayui. Autor: José Zambrano

Valga señalar que el buzo, es prácticamente de uso personal y por motivos de higiene (sudor) no todos los mototaxistas están dispuesto a prestarlo.

Todo el mundo presta el chaleco, el bucito ya hay que comprarlo tu sabes el sudor, eso es incomodo ponérselo algo húmedo de otra persona. Claro hay quienes se lo ponen pero todos compro un el buzo el chaleco si se da, se presta sin problema. (Entrevista mototaxista taponero, septiembre 2011)

Todos los nuevos socios que entran están obligados a pagar el uniforme que tienen un costo de cuarenta mil pesos, solo los entran por la compra a un antiguo socio, le asigna el mismo uniforme y quedan excepto del pago por este concepto.

Durante todo el ejercicio de campo se observó que el uniforme era básicamente el único requisito indispensable para que los mototaxistas tanto taponeros como socios trabajaran directamente en el oficio de mototaxis. En todas las ocasiones se pudo observar que aunque fueran en las altas horas de la noche, ningún mototaxista trabajaba al interior de Timayui sin el uniforme de la cooperativa.

3.19 El negocio de las motos

El vicepresidente de la cooperativa COOTRANSMOTOTIMAYUI, asegura que en el sector del Once de Noviembre y muchos otros de la comuna 6, varias personas especialmente antiguos dueños de busetas y taxis, se están dedicando al negocio de alquiler de motos, ya que venden sus antiguos vehículos de servicio público y compran motocicletas para el alquiler especialmente a mototaxistas, aunque también se reconoce que muchos trabajadores de mensajería, domicilios y cobradores también las alquilan.

En muchas de las conversaciones con los mototaxistas se pudo identificar varios lugares de la comuna 6, donde se sabe de la existencia de personas que tiene por negocio alquilar moto exclusivamente para mototaxistas.

Allá en el Once de Noviembre hay una vieja que tiene como mil motos, enserio dicen que tiene más.... imagínate que el marido lo mataron hace años y man llevo a tener doscientas motos, yo le tengo como tres motos registradas aquí en la cooperativa. (Entrevista, mototaxista taponero, septiembre 2011)

En el caso del sector de Timayui y concretamente a los que respecta a la cooperativa, el negocio de alquiler de motos representa para muchos socios, un negocio muy rentable, ya que abiertamente muchos exigen que para alquilar el cupo, también tienen que incluir el alquiler de la moto

El alquiler de las motos se hace por un monto de 15.000 pesos diarios. En este caso se trata de una negociación del dueño de la moto que debe estar debidamente registrada y del mototaxista que la necesite, aunque la cooperativa no interviene este tipo de convenios, si establece el monto estipulado para el alquiler y que la motocicleta tenga toda la documentación en regla.

Nadie puede cobrar más por el alquiler de la moto de lo que se ha pactado, los taponeros no son bobos, aunque la verdad muy pocos son las denuncias por este hecho, pero si hay alguna por esto, se le sierra el cupo de la moto y es socio no sé, pero los socios nunca harían eso, ya que muchos ganan más plata alquilando moto que como mototaxistas (entrevista vicepresidente Coop. Septiembre 2011)

A este respecto se observa que muchos socios mototaxistas se han retirado de la práctica del mototaxismo justamente al encontrar en el alquiler de motos un negocio muy

lucrativo. Casi todos los socios mototaxistas tienen más de dos motos afiliadas en la cooperativa las cuales se las alquilan diariamente a los taponeros.

Yo tengo tres motos, y soy socio de la cooperativa la verdad ya no hago casi mototaxis, yo tengo un restaurante que me lleva mucho tiempo... con el alquiler de las moto me gano casi un millón y medio de pesos (entrevista mototaxista socio, septiembre 2011)

Aunque el número de motos supere a la cantidad de mototaxistas, el alquiler de motos socialmente se restringe entre miembros de la cooperativa, especialmente socios que compren varias con único fin de alquilarlas a los taponeros, estas relaciones se extienden por afinidad y colaboración

[...] Hay veces que yo hablo con el hombre y le digo que le doy la plata el fin de semana, él es el socio, el dueño del cupo que yo trabajo (entrevista mototaxista taponero, septiembre 2011)

De los 80 taponeros que trabajan en la cooperativa cerca de setenta mototaxistas taponeros no son propietario de motos, así que la mayoría se ven obligadas alquilar diariamente una, en caso que el propietario del cupo no le exija dentro de la negociación también alquilarle la moto como muchas veces se da.

Por otra parte, se presenta el caso que algún taponero desee alquilar o prestarle el cupo algún otro, esta negociación casi nunca se da con la inclusión de la moto.

Nooo por que el cupo uno lo tiene y al socio le interesa que le lleven su billete y pues nada le puede pasar al cupo, pero la moto no, por que el que responde por la moto es quien la alquila y las motos se chocan, algunas veces te jode la policía... cualquier vaina le puede pasar, aja y uno no es marica prestar una moto que no es de uno y creo que es regla de la cooperativa no alquilar una moto que la tienes alquilada (entrevista taponero coop, octubre 2011)

Aunque la cooperativa no interviene en este tipo de convenios, si obtienen buenos dividendos por el concepto de afiliación, ya que la junta directiva, estipulo que todas las motos que trabajen en la cooperativa tienen que estar afiliadas y el monto de esta afiliación es de 10.000 pesos anuales.

El vicepresidente de la cooperativa asegura que se aceptan la afiliación de motos de particulares siempre y cuando las afilien un socio o taponeros y tenga toda la documentación en regla⁵⁵. Así mismo, una vez registrada cualquiera mototaxista puede trabajar en ella, sin importar que la trabaje otro taponero diferente al que la afilio.

Uff mijo aquí hay cerca de doscientas motos afiliadas todos los días siempre llega uno para que le afilie la moto, eso es plata que le entra a la cooperativa (entrevista secretaria Coop, Septiembre 2011)

A este respecto muchos taponeros en su afán de disponer de una motocicleta para cubrir el espacio, regularmente afilian motos de particulares de las cuales muchas solo trabajan unos días al no poder disponer de ella cada vez que estos deseen.

[...] A mi me ha pasado que afilie una moto de un amigo de allá de Timayui solo por un día, nojada la verdad la necesitaba y esa moto ms nunca volvió a trabajar aquí pero bueno que se le va hacer, (entrevista, taponero coop, octubre 2011)

Según la secretaria existen cerca de doscientas motos en los registros del 2011, aunque la misma secretaria advierte que el alquiler de motos socialmente se restringe entre miembros de la cooperativa, especialmente socios que compren varias con único fin de alquilarlas a los taponeros.

[...] Pues eso es una realidad el negocio de las motos es de los socios, hay poquitos taponeros que tienen motos, hay un montón de motos afiliadas que casi nunca la trabajan por que las afilian con afán sin saber si pueden disponer de ella otra vez, en cambio socios tienen hasta tres y cuatro motos afiliadas que todos los días trabajan (entrevista, secretaria coop, octubre 2011)

Durante todo el ejercicio de campo se pudo observar que la principal interacción entre particulares y la cooperativa se da por el concepto de alquiler de moto.

[...] Mira esta moto normalmente yo no le había pagado el seguro desde que la compre, es de segunda pero desde que esta afiliada siempre estoy al día con todo, esta moto me la han querido sacar de la cooperativa por que los mototaxista que la

⁵⁵ Aunque los estatutos establezcan que para la afiliación de una moto esta debe tener todos los papeles al día, se pudo observar que esto no se cumple cabalmente. En reiteradas ocasiones por acusaciones mutuas de miembros socios y taponeros quedo evidenciado que el registro de moto muchas veces esta mediado por la amistad y algunos intereses económicos de miembros de la junta directiva, los cuales las afilian teniendo algún documento vencido como el seguro obligatorio contra accidente.

manejaban lo han expulsado, yo he venido a reclamar que no me pueden sacar la moto por que a ellos lo hayan sacao, esa moto me cuesta mucho mantenerla.... Bueno pero gracias a dios la moto casi todo los días alguien la trabaja ya sea en el día o en la noche, también hasta de doble jornada. (Entrevista Gloria vecina de Timayui, septiembre 2011)

Igualmente los que afilian las motos se apegan a los estatutos y normas de la cooperativa en cuanto al monto del alquiler que es el equivalente a quince mil pesos diarios en jornadas de doce horas. Cualquier reclamo como evidentemente se presenta, la cooperativa en cabeza del presidente y la junta directiva, hace las veces de juez y sanciona el incumpliendo de alguna de las parte.

[.....]Casi todos los días hay peleas por el incumplimiento de pagos, de taponeros a socios y a otros taponeros como a gente ajen a la cooperativa, lo que pasa es que no son claros cuando se hacen los acuerdos, si quedaron en pagar mensual se tiene que cumplir y es diario o semanal también.... Muchos socios me han pedido que suspendan



3.20 El crédito

[.....]Al principio todos los miembros disponía de créditos en efectivo, ahorra solo los socios disponen de hasta un millón de peso, que pueden pagar en cuotas con sus respectivos intereses....muchos taponeros han quedado mal con el pago de los créditos y por eso ya no les presta (entrevista secretaria septiembre 2011)

En la actualidad los únicos que acceden a los créditos son los socios, cuyo monto máximo es de un millón de pesos. Todos los créditos realizados por la cooperativa a sus socios se hacen con un interés del 10 porciento, el cual se puede pagar en cuotas semanales, mensuales o diarias.

En la actualidad los afiliados no tienen acceso directo al crédito, dice la secretaria que antes se le prestaba a un taponero un máximo de trescientos mil pesos, pero que ante el incumplimiento de la mayoría, no se le volvió a prestar. La maniobra común y utilizada por algunos taponeros para acceder a crédito es hacerle la solicitud algún socio, generalmente con quien se tiene o ha tenido relación cercana, aunque también se acude a los que tienen esta actividad como negocio.



[...] Uno habla con el socio con quien tienes el negocio que necesito tanto por que tal, la mayoría acepta, pero no todos los taponeros pueden hacer eso solo la gente seria y que el socio sabe que va a pagar (entrevista, motatxista taponero, septiembre 2011)

[...] Ellos muchas veces me dicen a mi que hable con algún socio para que el les haga el favor, de hablar con algún socio lo que pasa es que ya no confían en ellos.... pero la verdad hay taponeros que son como socios y a ellos nadie les niega ese favor, son serios y mayores y con solo hablar con algún socio fácil uff hasta de un millón yo soy la que entrega los créditos y aquí delante mío hacen el negocio de cuantas cuotas y me dicen a mi que le reciba las cuotas (entrevista secretaria coop, septiembre 2011)

También se pudo notar por comentarios de taponeros que muchos socios se aprovechan de los créditos que solicitan para cobrar altos réditos especialmente socios que se han especializado en prestar dinero.

Una vez necesitaba urgente doscientos mil barras y pacho⁵⁶ me sirvió de palanca pero me cobro más del diez porciento, casi como el quince, el tiene eso por negocio le hace creer a uno que los saco de la cooperativa pero es plata de él.

Todo el mundo sabe que con los prestamos hay negocios y ya saben quien es el que presta, yo no creo que todo el mundo haya quedado mal pa que la cooperativa niegue los créditos a los taponeros, lo que pasa es que le dieron el negocio a varios socios pa que ganaran plata esto funciona bien pero pa los vivos, que es la mejor cooperativa de la ciudad que no se que, si es verdad pero mira cuantos no se han ganado. (Entrevista, mototaxista taponero, octubre 2011)

3.21 Los usuarios

Aquí es importante recapitular que tanto la cooperativa como los mismo mototaxistas, son parte integral y consecuente de la carencia transporte público en Timayui. Si bien los mototaxistas se hacen en la entrada de la urbanización Garagoa, el servicio es prácticamente exclusivo a Timayui. Según fuentes oficiales tiene una población cercana a los quince mil habitantes, los cuales en su inmensa mayoría son usuarios habituales del servicio de mototaxista.

⁵⁶ El nombre verdadero de quien tiene como negocio prestar a los

Aunque los habitantes de Garagoa y barrios continuos también hacen uso del servicio, notoriamente en menor proporción ya que normalmente la mayoría solicita el servicio a puntos céntricos de la ciudad.

Hay sino pasan las busetas para la universidad del Magdalena, me toca coger todos los días mototaxis, es casi el doble pero ni modo, también hay que ver que muchos se niegan, pero siempre hay quien me lleve ya sea de la cooperativa y otros que también llegan ahí a la esquina (entrevista Sindi estudiante de la Univ. Magdalena, residente en Garagoa, septiembre 2011)

El vicepresidente asegura que cerca de 90% de los usuarios del servicio son de Timayui, y en su inmensa mayoría son personas que trabajan o se rebuscan por fuera del sector y a diario se trasladan hasta la trocal para coger el servicio de transporte urbano, al igual que desde la troncal al interior de Timayui. Varios mototaxistas aseguran que el movimiento de personas es constante y muy variado desde la madrugada hasta bien entrada la noche.

[...]La gente que sale temprano en la madrugada, la mayoría son hombre, pero también muchas mujeres que trabajan en casas de familia. Digamos que en todo el día hay un poco mas de mujeres pero en temprano en la mañana hay más hombres que salen a camellar. (Entrevistas mototaxista taponero, octubre 2011)

Así mismo durante todo el ejercicio de campo se pudo observar que durante las horas de la mañana y la tarde había una leve mayoría de usuarios mujeres, principalmente amas de casas que salían del barrio hacer vueltas personas. Entre tanto hay que anotar que en toda la investigación nunca se hizo presencia a altas horas de la noche, donde según los mismos testimonios de varios mototaxistas la mayoría de usuarios son hombres.

Desde el estacionamiento de mototaxis no era muy usual ver gran movimiento de estudiante como es habitual en otras partes de la ciudad, haciendo uso del servicio. Así mismo varios mototaxistas argumentaron que al interior de Timayui la mayoría de niño se iban caminando al colegio ya que la mayoría vivía cerca de estos y que algunas madres si cogían mototaxis para llevar sus niños al jardín infantil.

Aunque la mayoría de usuarios mostraron complacencia con el servicio de mototaxista, muchos creían que era injusto que siendo una zona tan pobre, se tenían que pagar dos pasajes para poder salir y entrar del sector de Timayui. Así mismo, casi todos

aseguraron que en algún momento han caminado desde el interior de Timayui a muchos puntos céntricos de la ciudad, tales como al puesto de salud de Mamatoco, el mercado público entre otros.

3.21 El pico y placa y el día sin moto

Durante todo el ejercicio de campo se observó que a pesar de la presencia de la policía, cerca del estacionamiento del mototaxis, la prestación del servicio no variaba, e incluso muchos mototaxistas hacían bromas sugiriendo a los policías de que llevaran a los compañeros que estaban en pico y placa.

El director de la cooperativa asegura, que en reuniones adelantadas con la policía y delegados de la alcaldía de Santa Marta, en los periodos de José Zúñiga y Juan Pablo Díaz-granados no solo se logró, que la cooperativa trabajara de manera exclusiva en el sector, sino también que sus integrantes quedaran exhortados del cumplimiento de la normas pico y placa y del día sin moto.

Aquí todo el mundo apoyo la iniciativa de que la cooperativa trabajara de manera exclusiva en el sector, líderes comunales y población en general, y con el orden que le dimos al mototaxismo en el sector, imposible que el distrito se negara a permitirnos trabajar con las mínimas exigencia que le hicimos, como el pico y placa y los días sin moto, claro que eso no lo pedíamos para nosotros si no para la comunidad en general, que serian los mas afectados si se limita el servicio(entrevista, vicepresidente de la cooperativa, agosto 2011)



Aunque no existe alguna resolución o documento escrito que avale esta aseveración, no habría lugar duda, al ver la actitud de los policías al llegar al estacionamiento, que no solo toleran la presencia de los mototaxistas de cooperativa si no parecieran querer refirmar el acuerdo del que se habla, al aplicarle toda la rigurosidad de la norma a los demás motociclistas que transitan en pico y placa por la entrada de la urbanización.

Como lo ilustra, un hecho que sucedió el 19 de agosto del 2011 donde hubo un operativo de la policía, pretendía llevarse algunas motos de unos mototaxistas que no estaban identificados como miembros de la cooperativa y sus vehículos estaban incumpliendo la norma de pico y placa, entre estos mototaxista habían varios integrantes de la cooperativa que al momento del incidente no estaban en turno y como es habitual, muchos mientras esperan para ingresar a trabajar, se colocan en

estacionamiento a trabajar como cualquier mototaxistas particular que hacen carreras por fuera de Timayui.

Al momento de llegada de los policías los mototaxistas pertenecientes a la cooperativa se percataron de lo que estaba sucediendo, y de inmediato se adentraron a la oficina de la cooperativa en busca de apoyo, de inmediato la secretaria trato de detener la diligencia de los policías al indicar que esas motos eran de miembros de la cooperativa, mientras que varios compañeros en el interior de la cooperativa les prestaban el uniforme a los mototaxista infractores, para que se acercarse a reclamar las motocicletas, aunque en este incidente se llevaron varias motocicletas, gracias a la oportuna intervención de los compañeros y de la secretaria Karina, se pudo evitar que las motos de los miembros fueran retenidas.

Al preguntar al que comandaba el operativo policial, el por que de las consideraciones con los miembros de la cooperativa sobre el cumplimiento de las normas de transito, esto dijo:

[...] lo que pasa es que aquí hay unas consideraciones especiales por que se entiende que es zona de difícil aseso y no hay transporte, bueno yo solo cumplo ordenes y es clara solo pueden trabajar los de la cooperativa que usan uniforme amarillo, también se les permite trabajar en pico y placa el resto a cumplir maestro (nota que campo agosto 2011)

Tomado en cuenta este relato, es claro que las gestiones no solo produjeron que se exhortara a los mototaxistas de la restricción del pico y placa y día sin moto, sino también integro a la policía como actor importante en la regulación del mototaxismo en el sector.

Por otra parte, en los días sin moto, también se pudo apreciar la complicidad de la policía en la prestación del servicio mototaxis, al permitir que sean los miembros de la cooperativa los únicos que circulan por todo el sector, claro con unas restricciones palpables como no estacionar en la esquina del estadero pollo Garagoa, si no dos cuadras al bien al interior, y según varios mototaxistas también se les prohíbe salir a la tronca hacer carrera al Once de noviembre donde normalmente es permitido.

Durante toda la investigación se pudo apreciar que los días sin moto evidentemente todo el mundo cumplía la norma, aunque la verdad a diferencia del centro de la ciudad donde

las calles lucían vacías y muchos negocios estaban cerrados, en el sector de estacionamiento de mototaxis de la entrada de la urbanización Garagoa, todo funcionaba con mucha normalidad.

CONCLUSIONES

Resulta difícil dar punto final a esta investigación, por la sencilla razón que este tema de investigación no acaba radicalmente con este ejercicio. Esta experiencia género compromisos con la sociedad y principalmente con los mototaxistas que a mediano plazo serán actores decisivos en formulación de políticas públicas tendientes a estructurar la ciudad en materia transporte, movilidad y generación de empleo

Aunque los resultados de esta investigación son admitidamente sesgados, dado que se privilegia la mirada sobre lo laboral, y en solo dos escenarios, el interés de esta investigación fue producir una herramienta de análisis que permita conocer las realidades de comunidades laborales en el contexto urbano y contribuir a sostener una visión más clara, que recalen en propuestas propositivas a sus necesidades, es decir, que contribuya a la formulación de políticas públicas incluyentes, de los sectores de la economía popular e informal de la ciudad.

Por medio de la etnografía se analizó al fenómeno del mototaxismo el cual se puede definir como un servicio personalizado de transporte, una actividad urbana/laboral predominante “masculina”⁵⁷, que se presta de puerta a puerta y el pago, al igual que el servicio de taxis, tiene una tarifa mínima, pero en ocasiones se acuerda entre las partes involucradas, generalmente mil y mil quinientos pesos, 70% menos de lo que vale la carrera mínima de taxi en la ciudad. Igualmente se pudo notar que detrás del mototaxismo existe una inmensa economía de carácter informal que se expande en la misma medida que el fenómeno del mototaxismo, por ello ya es común observar en los barrios, negocios familiares donde se expenden comidas corrientes, lubricantes, accesorios para motocicletas y se acondicionan lavaderos y montallantas exclusivos para estos vehículos.

Muchos mototaxistas aseguraron que en algunos sectores había quienes tenían o llegaron a tener más de doscientos motos siendo el Once de Noviembre, Manzanares y María Eugenia bastión de estas mafias, que generalmente se ligaban o relacionaban con los grupos paramilitares. Si bien en la actualidad no se pudo encontrar lugar o persona que se le atribuyera tener tal cantidad de motos, es evidente que el negocio está activo, dicen los mototaxistas que son los pensionados de puerto los que ahora dominan el mercado de

⁵⁷ En el sector de Bastidas existe alrededor de 20 mujeres asociadas que prestan el servicio de mototaxis.

alquiler de motos, que aunque ninguno tiene doscientas motos si es común ver o encontrar en barrios personas con diez motos puesta al servicio del mototaxismo, haciendo que por el volumen de pensionados dedicados a esta actividad sea mas intenso que cuando dos o tres con doscientas motos lo tenían.

En el plano jurídico se observa que los decretos que intentan restringir el mototaxismo hasta el momento solo operan como mecanismo de contención y persuasión en algunos sectores de la ciudad mientras que en otros pasan totalmente inadvertidos. Por tanto, esta investigación considera que centrarse sólo en el marco jurídico para resolver la problemática es inútil, ya que existen factores sociales, políticos y económicos que requieren medidas en todas estas dimensiones.

Para entender la ineficacia de las nomas y decretos, esta investigación propone que las dinámicas del mototaxismo en Santa Marta están en el orden de las legalidades urbanas y no tanto el marco jurídico. Analida Rincón dice que las legalidades urbanas:

“Son aquellas que se han constituido como practicas colectivas territoriales que definen y concretan las relaciones entre el Estado y la sociedad en las transformaciones espaciales; esas relaciones que se establecen, manifiestan por un lado, que no son tan claras las fronteras que delimitan lo legal y lo ilegal: territorialidades legitimadas y legales, legales pero no legitimadas o ilegales y legitimadas socialmente generando reproducciones sociales de espacialidades ilegales estatales y espacialidades socialmente legalizadas. Y, de otro lado, las legalidades, como racionalidades normativas, nos ubican en la constatación histórica de diversos ejercicios de territorialidad normativa”. (Rincón.2005; 677).

En ese sentido, las autoridades deben emitir políticas tendientes a atender la raíz del problema, generando fuentes de empleo junto al fortalecimiento de la cobertura escolar, así como constitución de un sistema integral que transporte que incluya el servicio de motos como transportadores públicos. La restricción de la actividad es absolutamente ineficaz y pueden generar descontento social y violencia en las calles.

Sin embargo en la actualidad el proyecto por el cual se crea el Sistema Estratégico de Transporte Público de Pasajeros (SETP) para Santa Marta, Transporte Urbano Samario (TUS), tiene como propuesta la intervención de las políticas públicas y leyes que regulan el transporte urbano de la ciudad, principalmente las que tienen como objeto

combatir la informalidad y la desleal competencia, que según los directivos del TUS plantea el mototaxismo y otras formas de transportes informales.

Jader Cantillo ingeniero y encargado del impacto social del TUS manifestó que inevitablemente el desarrollo del proyecto afectara, principalmente al sector informal del transporte, ya que el distrito y la policía nacional por resoluciones del orden central (gobierno nacional) están obligados a hacer cumplir los artículos 26 y 131 literal d) del Código Nacional de Tránsito Terrestre 'Ley 769 de 2002', sobre los vehículos clase motocicleta que presten el servicio público de pasajeros.

También manifestó que estos códigos no son suficientes, por tanto constantemente se tiene que estar formulando ideas y propuestas que en definitiva den solución al problema de la competencia desleal del mototaxismo.

*El proyecto es algo inmenso, pero también frágil a la competencia desleal e ilegal principalmente de mototaxistas. La verdad nosotros aunque no hacemos las leyes, si proponemos medidas que conllevan a políticas de protección del sistema, amparada en el marco jurídico colombiano.... en Barranquilla, Bucaramanga y Medellín no invitaron leyes, solo hicieron rigurosas las que existen que son suficiente para frenas al mototaxismo que parece no tener freno, pero mira Barranquilla, ya se acabo y ahora se vienen para acá por que medidas.
(Entrevista Jader Cantillo ingeniero TUS, septiembre 2011)*



Pues así, las políticas públicas y el endurecimiento de las leyes en contra del mototaxismo, garantiza el éxito del proyecto, que por demás tendrían a su cargo casi la totalidad la estructura del transporte público de pasajeros, solo compartido con el gremio de taxistas.

La mayoría de mototaxistas no desconocen que la implantación de los nuevos sistemas de transporte, representa el endurecimiento de las leyes y por tanto mayor dificultad para ejercer el oficio de mototaxista.

Con respecto a las practicas y dinámicas del mototaxismo en el centro Santa Marta, esta parte de la investigación dio cuenta de las racionalidades normativas en los estacionamientos las cuales son de carácter espontaneas, surgidas en la cotidianidad del trabajo, ejercen un control de la acción social dentro del territorio incluyendo rutas y caminos frecuentes, horas de trabajo y de lo que se puede y no hacer, tienen como finalidad hacer más equitativo el trabajo y por tanto el recaudo económico del mismo.

También se pudo notar que en los grupos de mototaxistas del centro de Santa Marta, el sentimiento de pertenencia, no sea una característica que permanezca estable, el nosotros se configura principalmente por algún operativo policial. Sin embargo se observa que los que provienen del sur de la ciudad (comuna uno) remarcen a través de la lógica de la diferencia y de la equivalencia, los referenciales relativos a su propia historia; provenir de un lugar determinado y que el mototaxismo ha sido su única inserción en el mercado laboral.

En relación al mototaxismo en Timayui se pudo notar a diferencia de los grupos del centro de Santa Marta, todas las actividades y prácticas socioeconómicas están mediadas por normas y reglas que establecen entre muchas cosas, los precios del servicio, los turnos de salida, la adecuada forma de vestir, así mismo también interviene en todas las negociaciones que se den entre miembros y particulares, aunque esto no signifique que estas negociaciones y acuerdos comerciales no sean dinámicos y no se creen estrategias que controvierten las pautas de la cooperativa.

Aquí no se trató de hacer una etnografía del proceso de organización, ni del cooperativismo y extenderse a sus expresiones correlacionales tales como organizaciones sociales y políticas. En otras palabras esta investigación tomó a la cooperativa como plataforma o núcleo donde se estructura las actividades y dinámicas sociales de los mototaxistas del sector, ya que el proceso de regulación social generado desde hace más de ocho años le dio la exclusividad del servicio, y por tanto en la actualidad no hay un referente alterno en la práctica del mototaxismo en el estacionamiento como en el trayecto importante al interior de Timayui.

Desde la perspectiva metodológicamente es importante resaltar que hacer etnografía es un ejercicio irremplazable para todo antropólogo. Al ser un investigador local, más que hacer entrevistas y conversaciones depuradas con el único objetivo de extraer información, aquí se aprovecho las afinidades socioculturales para entablar la integración a los grupos, igualmente había mucha competencia y aptitud para interpretar los gestos, silencios, los agrados, desagradados, los chistes y la *mamadera de gallo*.

En conclusión en esta experiencia etnográfica se apeló no solo a las técnicas y herramientas propias de cualquier investigación social y sino también a la figura

humana del investigador, a lo que lo reviste o lo ancla a una cultura, a una condición social y económica, que en estos términos no dista demasiado de muchos mototaxistas, los cuales son profesores, economistas, abogados y hasta antropólogos.

Bibliografía



Auqué, Rodrigo. (2008). Mototaxismos, mentiras y verdades de este fenómeno social. “Hacia dónde va el Caribe”, Edición N° 1

Bolaño, Nelly y De la Vega, Maura. 2007. “El Mototaxismo Como Fuente de Ingreso en los Estratos Uno y Dos en la Cabecera Municipal de Fundación”. Tesis para obtener título de economía. Universidad del Magdalena.

Cámara de Comercio de Sincelejo (2002). El mototaxismo en Sincelejo: un análisis socioeconómico. Boletín del mercado de trabajo en Sucre. Observatorio Económico de la Sabana (CECAR).

Delgado, Manuel (2007). Sociedades movedizas. Pasos hacia una antropología de las calles. Barcelona: Anagrama.

De Soto, H. (1986). *El otro sendero. La revolución informal* (Lima, Instituto Libertad y Democracia).

Documento CONPES No. 3167 (2002). Política para mejorar el servicio de transporte público urbano. Consejo Nacional de Política Económica y Social. Departamento Nacional de Planeación.

Documento CONPES No. 3148 (2008). Sistema Estratégico de Transporte Público de Pasajeros para el Distrito Turístico, Cultural e Histórico de Santa Marta. Consejo Nacional de Política Económica y Social. Departamento Nacional de Planeación.

El Tiempo (2008). “Se Pierde la Batalla Contra el Mototaxismo”, 14 de abril de 2008

Fondo de Prevención Vial (2006). Accidentalidad vial en Colombia. Información para el desarrollo de una cultura vial.

Guber, Roxana. (2001). La etnografía. Método, campo y reflexibilidad. Grupo editorial norma. Colombia.



Lomnitz, Adler de Larissa. (1989). *Cómo sobreviven los marginados*. México: Editores Siglo XXI. Lomnitz, Larissa. "Redes Sociales y Estructura Urbana de América Latina", *motivos de la antropología americanista*. 2001. pp. 167-190.

Lomnitz, Larissa. (2003). "Globalización, economía informal y redes Sociales". *Memorias del Congreso. Culturas en contacto Encuentros y desencuentros*. Coordinación José Luis García y Ascensión Barañano. Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, Pp129-146 España.

Montezuma, Ricardo, "el desafío de regular las motos", en: periódico *El Tiempo*, 8 de septiembre 2007.

Portes, A. (1995). *En torno a la informalidad: Ensayos sobre teoría y medición de la economía no regulada*. Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales. México: Grupo Editorial Miguel Ángel Porrúa

Portes, A.; Castells, M. & Benton, L. (1989). *La economía informal. Studies in advanced and less developed countries* (Baltimore y Londres, The Johns Hopkins University Press).

Rincón, A. (2000) (Ed., comp.). *Espacios urbanos no consentidos: legalidades e ilegalidades en la producción de la ciudad Colombia y Brasil*. Medellín, Colombia: Escuela de Planeación Urbano-Regional, Universidad Nacional de Colombia- Área Metropolitana del Valle de Aburra-Alcaldía de Medellín.

_____ (2006). "Racionalidades normativas y apropiación del territorio urbano: entre el territorio de la ley y la territorialidad de legalidades". *Revista Economía, sociedad y territorio*. Nro. 20, (673-702.) El Colegio Mexiquense, A.C. Toluca, México.

_____ (2005). "Legalidades colectivas: historia de los espacios urbanos no consentidos".

Tokman, V. E. 1990. *Sector informal en América Latina: de subterráneo a legal*, Capítulo I en: PREALC, *Más allá de la regulación. El sector informal en América Latina* (Santiago, PREALC).

Otras fuentes consultadas

Alcaldía Distrital de Santa Marta www.santamarta-magdalena.gov.co

Departamento Administrativo Nacional de Estadística (*DANE*) www.dane.gov.co

Agencia Presidencial para la Acción Social y la Cooperación Internacional
www.accionsocial.gov.co

Departamento de Policía del Magdalena

Departamento Nacional de Planeación www.dnp.gov.co

Decreto 309, año 2004

Decreto 084, año 2005

Decreto 225, año 2005

Decreto 123, año 2006

Decreto, 038, año 2007

Decreto 063, año 2009

Decreto 096, año 2010

Decreto 060, año 2011

Diario El Informador (2011). <http://www.elinformador.com.co/>

Federación Nacional de Comerciantes (FENALCO) www.santamarta.fenalco.com.co/

Unidad Técnica de Tránsito y Transporte del Distrito de Santa Marta

Transporte Unido Samario TUS